

LOS ASES DEL P-47 THUNDERBOLT DE LA 8ª FUERZA AÉREA

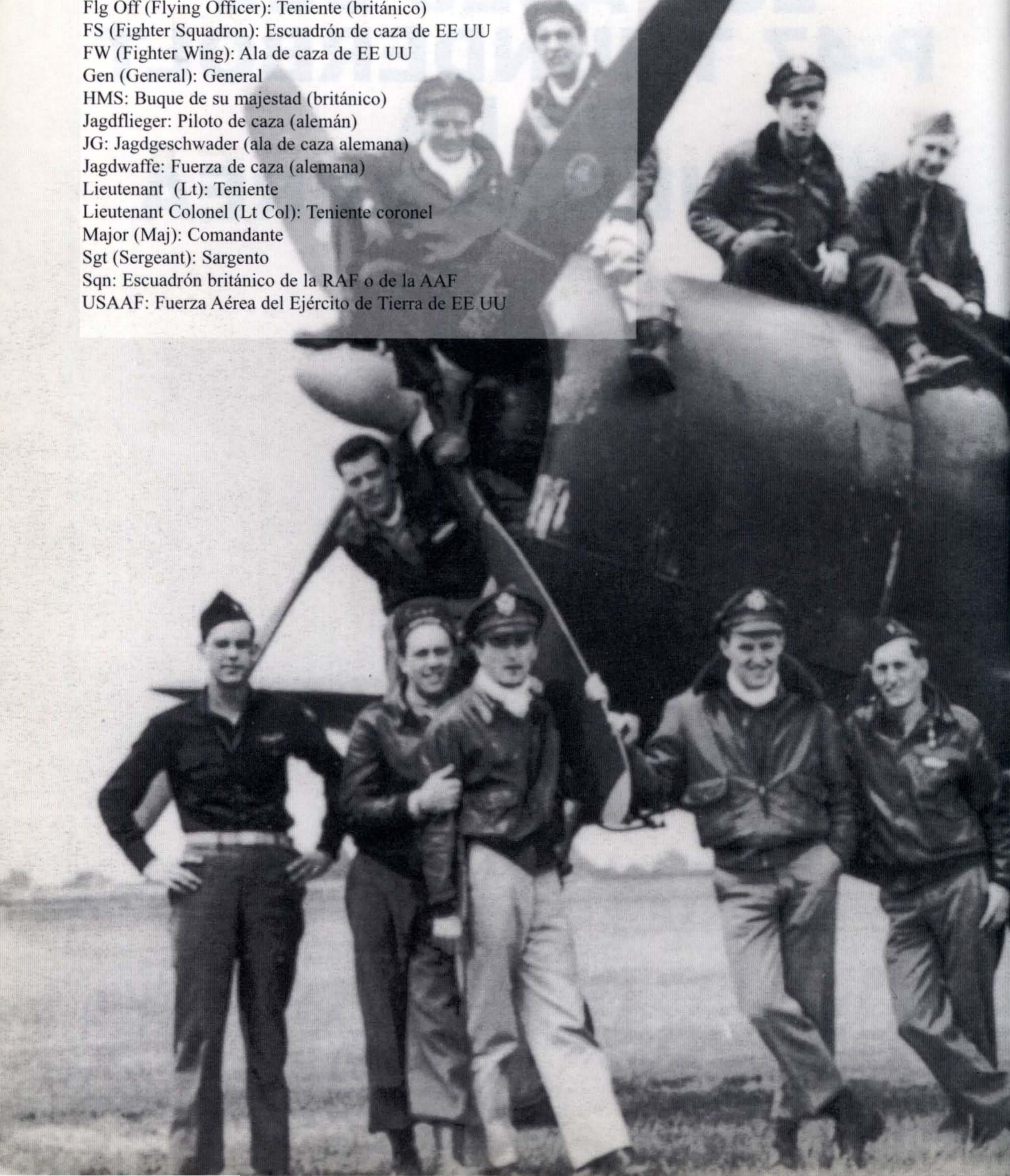
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

LOS ASES DEL P-47 THUNDERBOLT DE LA 8ª FUERZA AÉREA

GLOSARIO

1st Lt (1Lt): Teniente
Brig Gen (Brigadier General): General de Brigada (EE UU)
Capt (Captain): Capitán
CO (commanding officer): Oficial al mando
Col (Colonel): Coronel
FG (Fighter Group): Grupo de caza de EE UU
Flg Off (Flying Officer): Teniente (británico)
FS (Fighter Squadron): Escuadrón de caza de EE UU
FW (Fighter Wing): Ala de caza de EE UU
Gen (General): General
HMS: Buque de su majestad (británico)
Jagdflieger: Piloto de caza (alemán)
JG: Jagdgeschwader (ala de caza alemana)
Jagdwaffe: Fuerza de caza (alemana)
Lieutenant (Lt): Teniente
Lieutenant Colonel (Lt Col): Teniente coronel
Major (Maj): Comandante
Sgt (Sergeant): Sargento
Sqn: Escuadrón británico de la RAF o de la AAF
USAAF: Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE UU



LOS ASES DEL P-47 THUNDERBOLT DE LA 8ª FUERZA AÉREA

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

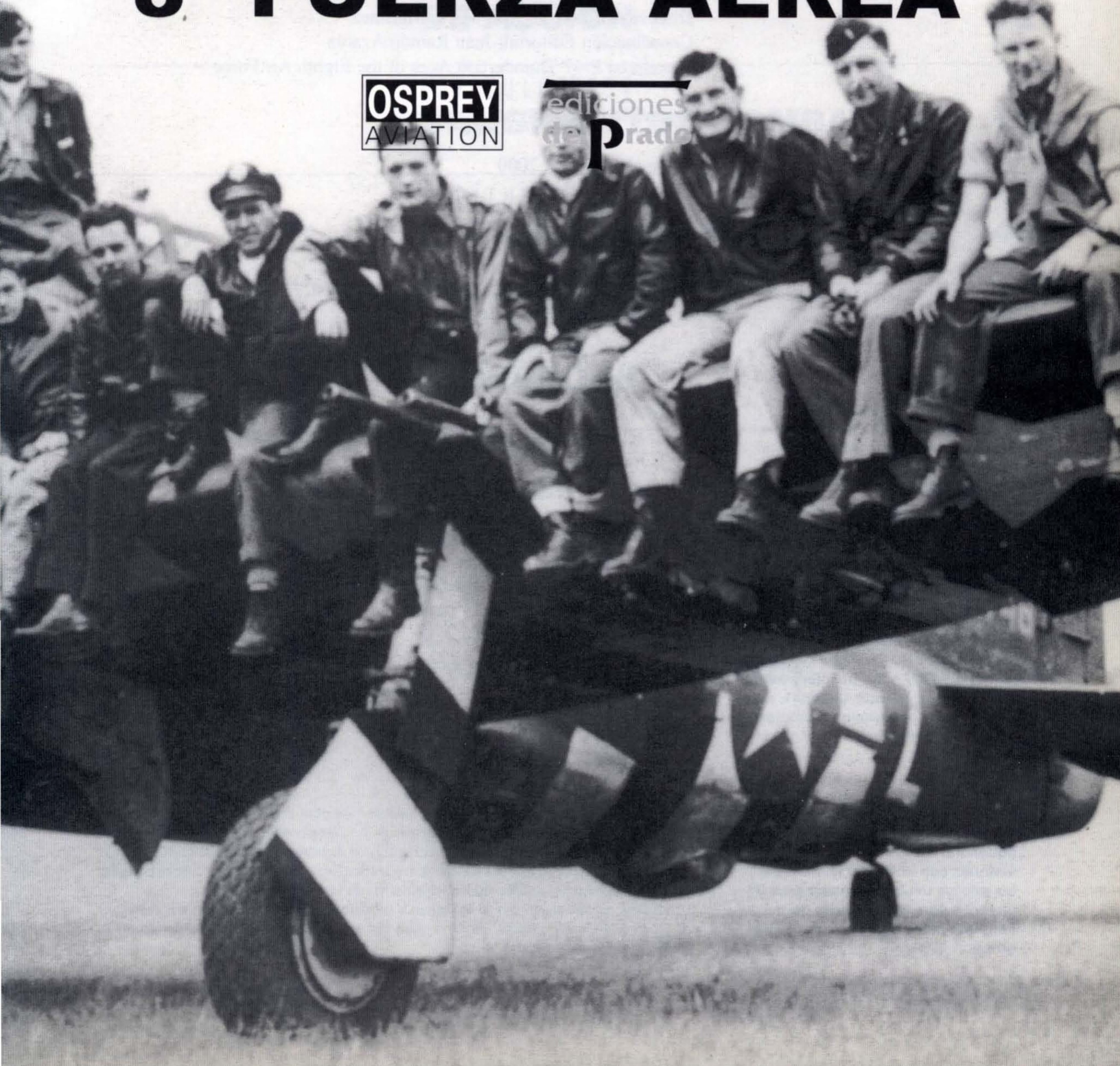


ILUSTRACIÓN DE PORTADA
En la mañana del 23 de diciembre de 1944 el Col Dave Schilling, jefe del 56 FG, mandó 56 P-47 del *Wolfpack* de Zemke en apoyo a una incursión con esfuerzo máximo del VIII Mando de Bombarderos, que se había organizado apresuradamente como respuesta a la ofensiva de las Ardenas de Hitler. La misión llevó a los cazas a través de Holanda y hacia Alemania, donde a las 11:45 los Thunderbolt se enfrentaron a por lo menos 90 Fw 190 y Bf 109 de las JG 4, 11, 27 y 54. Schilling pilotó su P-47D-25 personal 42-26641, decorado con el personaje de dibujos animados *Hairless Joe* en el capot del motor.

Este dibujo de Iain Wyllie muestra a Schilling consiguiendo su cuarto derribo de los cinco que reclamó aquel día; éstas fueron sus únicas victorias con el 42-26641. En total, los pilotos del 56 FG reclamaron 34 victorias durante el último gran combate aéreo de la guerra de este grupo.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en P-47 Thunderbolt Aces of the Eighth Air Force

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Texto en inglés de Jerry Scutts
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Chris Davey
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell (y notas a los uniformes de I. J. Phillips)
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador y distribuidor en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1092 Buenos Aires
Distribuidora en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Avda. Belgrado, 634, 4º I. 1092- Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-428-6
D.L.:M 4461- 2001

ÍNDICE

LOS PRIMEROS DÍAS

A comienzos de la primavera de 1943, tres grupos de cazas de la USAAF (4, 56 y 78) utilizaban los P-47 Thunderbolt desde sus bases en Inglaterra. La utilización por parte de las unidades de la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de cazas estadounidenses en lugar de británicos les dio, sin duda, un poco más de confianza a los responsables del planeamiento de la ofensiva de los bombarderos de la 8ª Fuerza Aérea. El P-47 era capaz de escoltar a los bombarderos pesados más allá de lo que antes había sido posible con los Spitfire. La mejor forma de que los cazas protegieran las formaciones de B-17 y B-24 en sus misiones de bombardeo pesado a la luz del día seguiría siendo tema de debate durante gran parte de 1943.

De los tres grupos de caza de Estados Unidos, sólo el 4 tenía experiencia en combate. Al comparar, inevitablemente, al recién llegado con el Spitfire, los Eagles de Debden miraron con recelo al enorme y corpulento Thunderbolt, y algunos pilotos pusieron seriamente en duda su capacidad para combatir en igualdad de condiciones con los pequeños, ágiles y letales Bf 109 y Fw 190 de la Luftwaffe.

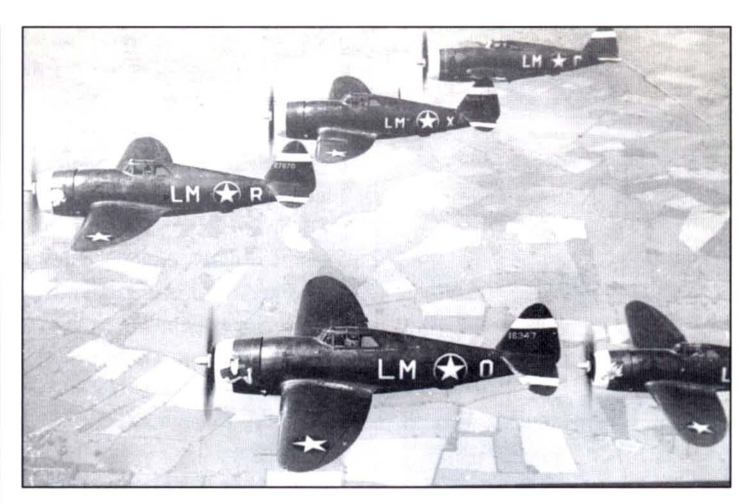
Antes de que ninguno de los grupos de Thunderbolt entrara en combate, se tuvo que tratar la cuestión de la reducción de los riesgos al mínimo para los pilotos como resultado de la identificación errónea. El personal de enlace de la RAF agregado a la 8ª Fuerza Aérea pensaba que el parecido superficial del P-47 con el Focke-Wulf Fw 190 se debía contrarrestar pintando franjas blancas en el morro y en la cola de todos los Thunderbolt operativos. Este trabajo iba a ser de gran provecho para los grupos de P-47, especialmente en las misiones de escolta en las que, normalmente, los ametralladores adoptaban la norma de disparar primero y preguntar después. Estos distintivos de reconocimiento muy visibles salvaron a muchos pilotos de ser derribados por accidente.

Cuando llegaron los primeros P-47C a Gran Bretaña no sólo no se prestó apenas atención al papel que podían desempeñar en Europa (excepto por la difusa definición de "escolta de bombarderos"), sino que nadie había diseñado un sistema de distintivos identificativos para ellos. Llegado el momento se eligió el excelente sistema de la RAF de dos letras para identificar a los escuadrones y de una para indicar cada avión en particular. Mientras tanto, hubo que arreglárselas con el tradicional método de la USAAF de identificar los aviones mediante números en lugar de letras.

El último de los grupos originales de Thunderbolt que se formó fue el 78 FG. Tras haberse instruido con los P-38 en Estados Unidos, sus unidades componentes llegaron a Inglaterra sin aviones y pronto se encontraron realizando pruebas de vuelo con sus primeros P-47. Las impresiones iniciales del avión fueron variadas; algunos pilotos realizaron desfavorables comparaciones entre el Thunderbolt y el bimotor de Lockheed; esta reacción fue



Una vez que los grupos terminaron de pintar sus primeros P-47C con códigos completos de tres letras, se asignó un avión a cada piloto y, a juzgar por los dibujos visibles en los morros de estos Thunderbolt, ninguno de los cuales perdió tiempo en personalizar su avión.



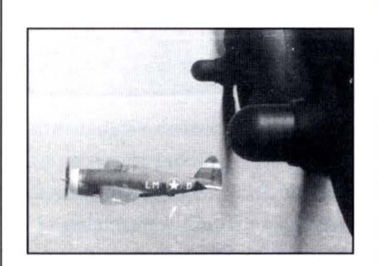
común en aquella época. En cualquier caso, simplemente no había suficientes P-38 disponibles para equipar al 78, una situación que provocó una gran consternación entre ciertos individuos de los escalones superiores, que veían al Lightning como un avión mejor para las misiones de escolta en el teatro de operaciones europeo (TOE).

Los vuelos de instrucción tuvieron ocupados a los grupos durante la primera parte del año; se fijaron 50 horas antes de que un piloto se pudiera considerar preparado para los P-47. Los pilotos tuvieron que adaptarse tanto a los numerosos fallos técnicos de funcionamiento que sufrieron los primeros P-47C "válidos para el combate", como al enorme desafío para la navegación y el vuelo en formación que suponía el clima de Inglaterra. Pocos estadounidenses habían visto alguna vez algo parecido a la sólida cobertura de nubes, la lluvia helada y la niebla que predominaban en esta parte del mundo, y que la situación climatológica podía ser simplemente tan letal para los cazas monoplazas como la propia Luftwaffe quedó probado de forma dramática en numerosas ocasiones. Los accidentes en los vuelos de instrucción, a menudo relacionados con causas derivadas de la situación climatológica, hicieron pagar un precio constante hasta justo el día de la victoria en Europa.

No fue hasta finales de febrero de 1943 cuando se rectificaron los problemas en el motor y la radio que habían perseguido a los primeros P-47, hasta el punto de que, por fin, se pudieron realizar las misiones de combate. Aunque hasta ese momento no se habían llevado a cabo salidas operativas, no obstante, el personal de tierra había estado ocupado durante ese periodo ya que llegaron más aviones a Inglaterra. Los problemas técnicos se mantuvieron hasta bien entrado 1943, pero los pilotos aprendieron rápidamente a convivir con ellos y, de esta forma, no se distraían en exceso del trabajo que tenían entre manos. Se disciplinaron a sí mismos para no ponerse nerviosos con el chisporroteo y el zumbido que procedían de los auriculares de los receptores/transmisores, con el extraño comportamiento de los motores Pratt & Whitney en ciertas condiciones de vuelo o con el poco menos que centelleante funcionamiento de sus aviones en cotas bajas. También se aplicaron en prestar atención a las advertencias sobre una conocida y peligrosa condición de vuelo, denominada "compresibilidad", que podía sufrir el P-47 en los picados a gran velocidad.

El P-47C tenía potencial de sobra para derribar otros aviones ya que sus ocho ametralladoras Browning de 12,7 mm, que disparaban hasta 425 proyectiles por arma, eran similares en términos de potencia de fuego a la mayoría de los cazas armados con cañones. Algunos pilotos estadounidenses pensaban incluso que las ocho ametralladoras eran excesivas, y los que dudaban, probablemente teniendo en cuenta el factor del peso, expresaron sus comentarios en este sentido, y es que ciertamente el P-47, con sus 6.805 kg de peso totalmente cargado, no era nada ligero. Por otro lado, podían haberse contrariado un tanto por las implicaciones de que Republic (productor del caza) pensara que todas esas ametralladoras eran necesarias porque no se podía disparar recto.

El que un piloto tuviera o no una actitud favorable hacia el P-47 dependía con frecuencia de lo que hubiera utilizado antes. La experiencia en combate del 4 FG con los Spitfire había alimentado una actitud generalizada de que el caza británico tenía un nivel casi imposible de igualar. Nadie podía negar que los dos aviones eran, de hecho, muy diferentes, pero las comparaciones no tenían mucho sentido.



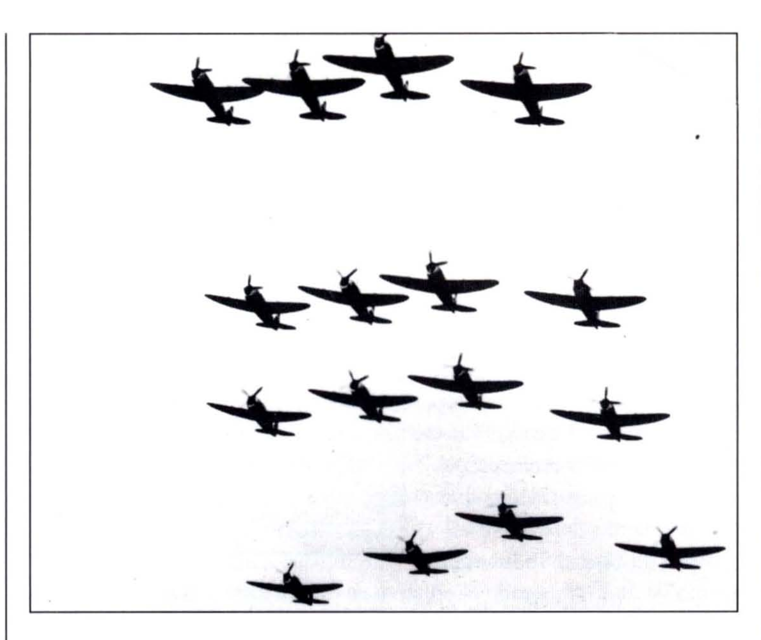
Los vuelos de afiliación con los bombarderos, para cuya escolta estaban básicamente en Inglaterra, fueron una parte importante de los vuelos no operativos de cada grupo de caza. Era vital que los ametralladores de los bombarderos reconocieran a los P-47 para evitar "victorias" accidentales sobre cazas "enemigos". Las franjas blancas ayudaban ya que eran visibles a una distancia considerable.

A la vista de esto, se podía citar el hecho de que un P-47C tardaba veinte minutos en llegar a los 30.000 pies y un Spitfire Mk IX menos de siete minutos y medio, como un claro indicador de que el Thunderbolt no sería de utilidad alguna si tenía que ascender rápido hasta la zona de combate, pero ésta no era una desventaja tan grande. De hecho, el P-47 tenía una mala velocidad de ascenso que había que tener en cuenta, pero prácticamente todos los aviones de combate tenían puntos débiles.

En esta fase de la guerra, algunos jefes de bombarderos todavía planteaban que se las podían arreglar sin la ayuda de los cazas adoptando cerradas formaciones autodefensivas. El jefe del VIII Mando de Caza, Gen Frank O´Dell Hunter (que tenía poca experiencia con los cazas), apenas pudo contrarrestar esta línea de pensamiento en aquel momento ya que sus primeros modelos de P-47C no podían volar mucho más allá de París en funciones de escolta. Por consiguiente, dejó a los jefes de grupo y de escuadrilla que desarrollaran más o menos su propia táctica y desplegaran sus fuerzas de la mejor forma posible. Afortunadamente, destacados jefes como Hubert Zemke, Don Blakeslee y Chesley Peterson ayudaron a escribir el manual para las primeras operaciones de escolta desde el Reino Unido, creando una base sólida para las futuras misiones de las fuerzas de caza estadounidenses.

La perspectiva de combate contra los alemanes para el piloto de caza medio de la USAAF en el Reino Unido en los primeros meses de 1943 era a la vez excitante y sobrecogedora. Muchos habían escuchado historias de lo buenos que eran los Jagdflieger, pero cuando llegaron a Inglaterra y aprendieron más cosas sobre cómo la RAF había conseguido detenerlos durante la Batalla de Inglaterra, tomaron buena nota de estos detalles.

El 15 de abril la victoria del Maj Don Blakeslee sobre un Fw 190 cerca de Knocke marcó el comienzo propiamente de la carrera de combate del P-47 en el TOE. Como parte de la operación Rodeo 204, el Oficial de Operaciones Lt Col Chesley Pete Peterson se puso al mando del 4 FG en una patrulla de caza libre que les llevó a una zona entre Furnes, en Bélgica, y Cassel, en Francia. Justo después de las 17:00 horas Blakeslee (al mando del 335 FS, con dos escuadrones del 56 tras



La USAAF tardó un tiempo en apreciar que los "cuatro dedos" era la formación de caza más práctica jamás diseñada, aunque la RAF estaba muy a favor de formaciones más desfasadas. Inicialmente, los estadounidenses siguieron su consejo, pero rápidamente descubrieron que tenían que establecer sus propias formaciones si querían enfrentarse a la Luftwaffe en igualdad de condiciones. La agrupación básica jefe-punto se consideró como vital en combate.

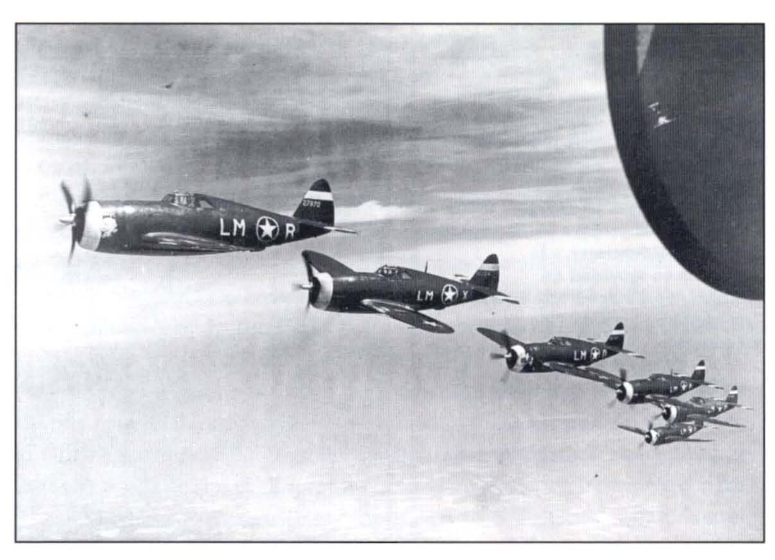
él) localizó tres Fw 190 a 23.000 pies, unos 5.000 pies por debajo de los Thunderbolt. Blakeslee mandó el ataque y se entablaron breves combates mientras él se lanzaba en picado tras un solitario Focke-Wulf. Disparando ráfagas cortas, el piloto estadounidense se recuperó a 500 pies mientras el piloto alemán intentaba sin éxito saltar en paracaídas sobre Ostende. Para Don, que había asumido el mando del 335 en noviembre de 1942 y que había ascendido a comandante el 1 de enero de 1943, este Fw 190 fue sólo su cuarto derribo confirmado en casi dos años de vuelo en el frente; por otro lado, las cámaras le habían negado las reclamaciones de otros dos probables y siete dañados con los Spitfire Mk Vb mientras prestó sus servicios con el Sqn 401 de la RCAF (Real Fuerza Aérea de Canadá) y con el Sqn 133 Eagle de la RAF.

Al retirarse, el resto del 4 se encontró con cinco Fw 190 a ocho kilómetros de Ostende y Peterson atacó. Derribaron dos aviones (Peterson uno, su séptimo y último derribo) frente a la pérdida de dos P-47 y el propio Peterson tuvo que saltar en paracaídas al Canal de la Mancha después de que su avión sufriera problemas en el motor. Éste no fue un comienzo esperanzador y algunos pilotos acusaron a los P-47, a los que compararon desfavorablemente con los Spitfire.

De forma sorprendente, teniendo en cuenta su éxito durante aquella salida, uno de los que todavía no quedaron totalmente convencidos por el nuevo caza fue Don Blakeslee, como lo demuestra la siguiente cita del futuro as de los P-47 con el 4 FG, James Goody Goodson:

"Fui a ver qué tal le iba al Capt Don Blakeslee con el P-47. Por supuesto, no le gustaba. Era desalentador tirar de siete toneladas en el cielo después del toque con la punta de los dedos que necesitaba el Spit. Intenté convencer a Blakeslee de las oportunidades que este avión nos presentaba. 'Por un lado', le dije, 'ya nunca más se nos podrán escapar en los picados'. Debió de escucharme. El 15 de abril de 1943, Blakeslee estaba al mando sobre Bélgica cuando localizamos una pareja de Fw 190. Atacamos y, como era habitual, se lanzaron en picado para alejarse, pero les seguimos. Hay que admitir que tardamos un rato.

Los alcanzamos a poco más de 20.000 pies y Blakeslee llegó hasta los 500 pies antes de que, finalmente, hiciera explotar a su víctima en el cielo sobre un barrio periférico de Ostende. Fue la primera victoria de los P-47. De vuelta en Debden, me reuní con Blakeslee en la reunión operativa posterior. 'Ya le dije que el Jug podría superarlos en el picado'. Él admitió a regañadientes: 'Bueno, ya está bien que pueda descender, porque con toda seguridad no puede ascender''.



El P-47D-1 42-7870 LM-R al mando de una escuadrilla del 62 en junio de 1943. El operario de la cámara utilizó el puesto abierto de la ametralladora lateral de un B-24 para capturar en esta instantánea a los cazas del 56.

El 29 de abril el 78 fue capaz de enviar 36 P-47, siendo el objetivo en última instancia disponer de 48 aparatos para las operaciones. Los nuevos aviones llegaron de forma regular y fueron repartidos entre los escuadrones tan pronto como fueron comprobados y aceptados para el combate. Esto implicaba normalmente una revisión completa y el cambio del equipo de radio para ajustarse a los procedimientos de emergencia británicos.

MAYO DE 1943

Tras organizar a 48 P-47 para escoltar una operación Ramrod (un ataque importante de bombarderos) por vez primera el 4 de mayo, el 78 FG tuvo que esperar algunos días más antes de encontrarse con la Luftwaffe en masa. Al establecer contacto con los B-17 sobre Bélgica (que rápidamente se convertiría en una familiar zona de encuentro), los pilotos arremetieron contra los Fw 190 que atacaban a los bombarderos. Reclamaron tres derribados; el CO del 83 FS (y futuro jefe del 78 FG) Maj James J. Stone logró la distinción de conseguir el primer derribo del 78. Al futuro as de cinco derribos Capt Charles London del 83 FS también se le reconoció uno probable en esta patrulla de caza libre, tras haber disparado a un Fw 190 al que dio alcance al noroeste de Antwerp. El precio de este éxito fue alto ya que se perdieron tres P-47.

El 78 no entró en acción con la Luftwaffe nuevamente hasta el 16 de mayo cuando se encontraron con más de 100 Fw 190. Las unidades se dividieron para encargarse de los diferentes grupos de cazas y el 84 logró los derribos segundo y tercero del grupo, frente a la pérdida del Flg Off Charles R. Brown.

El derribo de un Bf 109 reconocido al Lt Duane Bee Beeson, del 334 FS, cerca de Ostende el 18 de mayo fue el comienzo de una serie de victorias que este piloto lograría mientras el 4 FG todavía utilizaba los P-47. Bee se convirtió en as (12 derribos) durante su periodo con los Thunderbolt con los Eagles (Águilas), una proeza que pocos de sus compañeros pilotos emularon. A finales de mayo el grupo de Duxford había realizado otras 11 misiones con pocas acciones de las que informar; esta situación era muy parecida a la del 56 FG Wolfpack (Manada de lobos).

JUNIO DE 1943

El comienzo de junio también fue tranquilo para el 56. El Capt Francis Gabby Gabreski asumió el mando del 61 FS el día 9 y tres días después el futuro as de seis derribos Capt Walker Cook abrió el registro de los Wolfpack cuando su Escuadrilla Roja atacó a los Fw 190 cerca de Ypres, en Bélgica. Hubo pocas dudas con respecto al destino del blanco de Cook ya que el fuego hizo explotar la munición del ala izquierda, rompiendo parte de ella.

Como piloto y oficial al mando deseoso de "mandar desde el frente", Hub Zemke tuvo la doble responsabilidad de colocar a sus hombres más cualificados en las posiciones de mando al frente de los escuadrones del 56 FG y asegurarse de que la unidad funcionaba, por lo general, de forma tan eficiente en tierra como en el aire. Para mantener un grupo de caza en un alto nivel de eficiencia se precisaba una enorme organización, desde los auxiliares administrativos y los limpiadores de letrinas hasta los cocineros y los armeros y, a mediados de 1943, Zemke tenía poco tiempo para estar fuera de la oficina cuando no estaba volando.

Al no ser un hombre de iniciativa dominante, escuchaba con paciencia cualquier idea sensata que pudiera mejorar el rendimiento de sus P-47, que pudiera ofrecer mejor protección a los bombarderos o que pudiera desafiar a la fuerza de caza de la Luftwaffe. A veces era difícil tomar la iniciativa ya que había muy pocas directrices operativas que seguir.

Algunos pilotos necesitaban sentir que formaban parte de un equipo. No era probable que los héroes solitarios sobrevivieran durante mucho tiempo, pero algunos hombres solían olvidar por completo los principios seguros de una unidad bien disciplinada y atacaban a los cazas alemanes justo en el mismo instante en que eran localizados. Zemke y otros jefes de caza tuvieron que reprender a estos individualistas, aunque no deseaban ahogar un espíritu agresivo. En el aire, los dos primeros derribos confirmados de Zemke llegaron el 13 de junio cuando derribó una pareja de Fw 190 en rápida sucesión en las proximidades de Cassel.



Aunque el riesgo de que la Luftwaffe atacase las bases de los cazas de Estados Unidos en Inglaterra se redujo en gran medida a comienzos de 1943, habitualmente las unidades dispersaban los aviones y algunos campos de aviación ya habían diseñado revestimientos para minimizar los daños si aparecía el enemigo. En Duxford, el 78 FG utilizó zonas de dispersión completas con refugios contra las incursiones aéreas (cuya entrada se puede ver justo por delante del plano de deriva del avión), como muestra esta bonita fotografía de un P-47C-5 del 82 FS.

UN MAYOR RADIO DE ACCIÓN

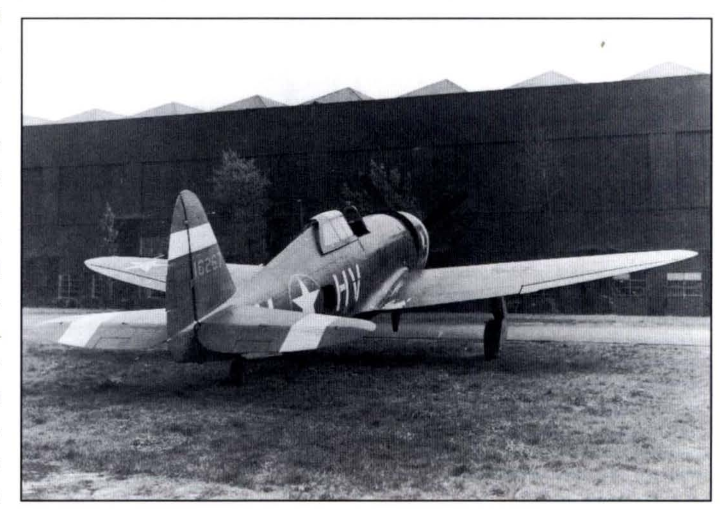
En algunas de las primeras misiones "anteriores a los depósitos lanzables" los grupos de P-47 de la 8ª Fuerza Aérea se posicionaron en Manston, en Kent, para aprovechar al máximo su combustible. De esta forma, podían ampliar su radio de acción y con los pocos kilómetros que se ganaban probablemente se salvaba a uno o dos de los lentos bombarderos de las desagradables atenciones de la Jagdwaffe. Una de estas misiones tuvo lugar el 26 de junio y el Lt Robert S. Johnson iba a recordar sus detalles durante mucho tiempo después. Tras haber sido "regañado" por Hub Zemke y Gerry Johnson (su jefe de la Escuadrilla Azul) por romper la formación, Bob Johnson juró mantenerse en posición en esta misión pasara lo que pasara.

Como Keyworth Azul Cuatro, localizó a los aviones enemigos e informó sobre ellos, pero nadie pareció escucharle. Johnson se desesperó. Los Fw 190 se abrían paso y todavía no había ninguna reacción. Mientras estaba en el proceso de llamar de nuevo, un Fw 190 llegó al alcance y abrió fuego, ¡contra el avión de Johnson! Herido por la ráfaga inicial, la cúpula atascada le impedía cualquier posibilidad de saltar en paracaídas.

"Soy el tío más afortunado de esta base", recordaba Johnson más tarde. Al describir el ataque dijo: "Uno de ellos me atacó desde arriba. Escuché un ruido sordo y hubo un sonido como el repiqueteo de una máquina de escribir. Los proyectiles de su ametralladora estaban haciendo agujeros por todo mi avión. Intentaba alejarme en un picado cuando algo comenzó a arder por detrás de mi cabeza. El oxígeno se había incendiado. Intenté abrir la cúpula, pero se había atascado. El alemán seguía disparando y cuando sus proyectiles impactaban se desprendían trozos de mi avión. Entonces algo explotó en la cabina y yo me quedé ciego por la lluvia de líquido del sistema hidráulico".

"Intenté otro picado y el oxígeno dejó de arder, pero todavía no pude ver nada durante varios minutos. Cuando salí del picado, el motor sonaba de mala forma así que cerré el mando de gases para evitar que explotara. Me quité el líquido hidráulico de los ojos y cuando miré alrededor descubrí que todavía estaba a 19.000 pies... Golpeé la cúpula, pero todavía no se podía abrir. Me imaginé que podía relajarme igualmente ya que no

Esta instantánea, tomada en el hogar del 78 FG en Duxford, muestra el P-47C-2 416267 del *Wolfpack* (que casi con toda seguridad tenía el código HV-V), 61 FS, 56 FG. Probablemente, fue llevado hasta la base de Cambridgeshire por un piloto experimentado asignado al 78 FG en un breve destacamento para facilitar la entrada en combate del nuevo grupo.



parecía que tuviera oportunidad alguna de regresar. No me sentía mal. Estaba sangrando por la cara y las quemaduras en la parte de atrás de mi cabeza me dolían, pero la falta de oxígeno me estaba mareando".

Johnson sufría los efectos de la hipoxia causada por la falta de oxígeno por encima de los 10.000 pies. Convencido de que estaba condenado, también estaba seguro de que no podía controlar su avión. Cuando el P-47 descendió por debajo de la altura del oxígeno el efecto mareante desapareció, Johnson descubrió que su avión respondía a los mandos y puso rumbo a Inglaterra.



El primer as de caza de la USAAF en el TOE fue el Capt Charles London, que consiguió sus cinco victorias con este P-47C-5 (41-6335), que aparece aquí en Ridgewell, Essex, en algún momento entre el 29 de junio y el 30 de julio de 1943.

"En el momento en que estaba cerca de Dieppe había bajado a 8.000 pies. Cerca, por la derecha, vi un Fw 190 pintado de azul que venía hacia mí... Moví el timón bruscamente a ambos lados para reducir velocidad. Él se pasó y cuando estaba directamente delante de mí le lancé unas cuantas ráfagas. No tuvieron mucho efecto. Inmediatamente, dio la vuelta y regresó. Creo que en aquel momento el alemán ya sabía que combatía contra un avión dañado porque detuvo su fuego y comenzó a volar a mi lado".

"Se quedó conmigo todo el trayecto sobre Dieppe y debió de dejar estupefactos a los artilleros antiaéreos. La artillería antiaérea no hizo fuego, lo cual me dio un respiro ya que no podía realizar ninguna acción evasiva. Cuando nos acercamos al Canal de la Mancha, el alemán rodeó mi avión una o dos veces y a continuación movió las alas. Yo hice lo mismo y creí que me iba a dejar marchar. Pero él simplemente ascendió y me echó otro vistazo. Luego bajó y examinó mi avión una vez más. Estábamos ya por debajo de los 3.000 pies y, evidentemente, él no pensó que yo tuviera oportunidad alguna de llegar a casa. Debía de ser un hombre de buen corazón. En lugar de rematarme, movió las alas y se marchó".

"Mi motor todavía sonaba mal así que probé la palanca. Para mi sorpresa el P-47 comenzó a ascender un poco. Seguí manejándolo con cuidado y consiguió seguir a través de todo el Canal de la Mancha hasta Inglaterra. Cuando bajé no tenía ni flaps ni frenos, pero fue el mejor aterrizaje que hice jamás". Después del aterrizaje de emergencia en Manston, a Bob Johnson le aconsejaron que se tomara un descanso de unos cuantos días. Lo hizo, pero estuvo de vuelta en su cabina el 1 de julio.

La misión del 26 de junio fue la segunda más costosa en términos de pilotos muertos que sufrió el 56 durante toda la guerra. De los cinco pilotos de los P-47 derribados (por la JG 2), cuatro murieron, mientras que otros seis aviones precisaron reparaciones y el aparato de Johnson (ciertamente acribillado por el decidido piloto del Fw 190 de la JG 26) fue considerado como inútil de reparar.

JULIO DE 1943

El 1 de julio el futuro as de nueve derribos (y CO del 84 FS) Maj Eugene Roberts pudo probar su puntería al atacar un Fw 190. Sólo se le reconoció uno probable y tuvo que esperar casi un mes antes de que

se le presentara otra oportunidad para conseguir su primer derribo el día 30. Completó su registro con nueve derribos y uno probable. Por entonces teniente coronel y 2º jefe del 78 FG, Roberts llegó a realizar 89 misiones con este grupo antes de tomar un bien merecido descanso, a finales de diciembre de 1943.

La falta de radio de acción del P-47 causaba dolores de cabeza al VIII Mando de Caza, aunque en el verano de 1943 apareció una solución en el frente cuando comenzaron a llegar los depósitos exteriores. El 28 de julio el 4 FG pudo realizar la primera "demostración con un depósito en la panza" en este teatro de operaciones. Al despegar con los depósitos salientes de 910 litros pudieron proporcionar apoyo a la retirada de los B-17 del Ala 1, reuniéndose con sus protegidos sobre Emmerich. A pesar de que los depósitos no estaban presurizados, no eran demasiado fiables y sólo llevaban la mitad de su capacidad de combustible; otros depósitos de 455 litros llevaron a los P-47 hasta la frontera alemana, y la Luftwaffe se quedó sorprendida. Al no poder localizar en ningún sitio a sus bombarderos asignados, los Eagle se encargaron de los cazas que atacaban a otros bombarderos y finalizaron el día con un registro total de tres Bf 109 y seis Fw 190 derribados.

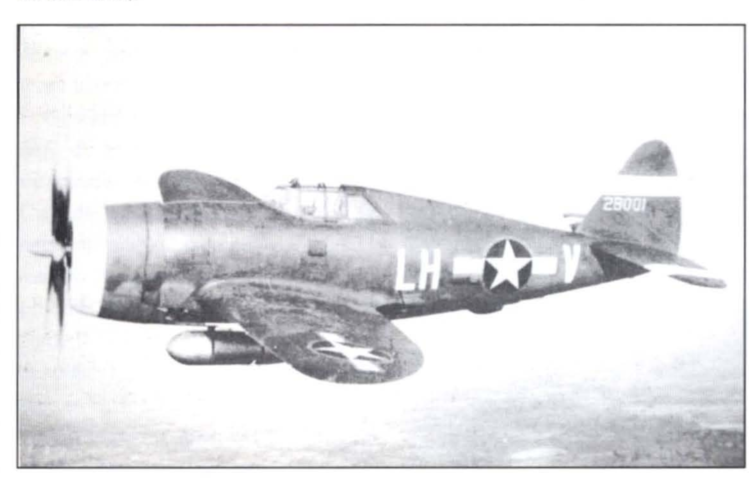
El día 30 había en Duxford un clima de expectación poco habitual en la reunión operativa previa del 78 FG, ya que los P-47 que iban a realizar la misión de aquel día llevarían por vez primera depósitos lanzables de 340 litros. El combustible adicional transportado en estos depósitos más pequeños, pero presurizados y más fiables, significaba que el grupo podría mantenerse en el aire hasta dos horas y cincuenta minutos. Por lo tanto, podían entrar un poco en Alemania siguiendo una ruta previamente planeada sobre Holanda y, con algo de suerte, sorprender a la Jagdwaffe que atacara a los bombarderos. Para el 78 el día finalizó con su primera prueba real de la acción en diez misiones. En la pizarra estaba el apoyo a la retirada de los 186 B-17 enviados a bombardear Kassel.

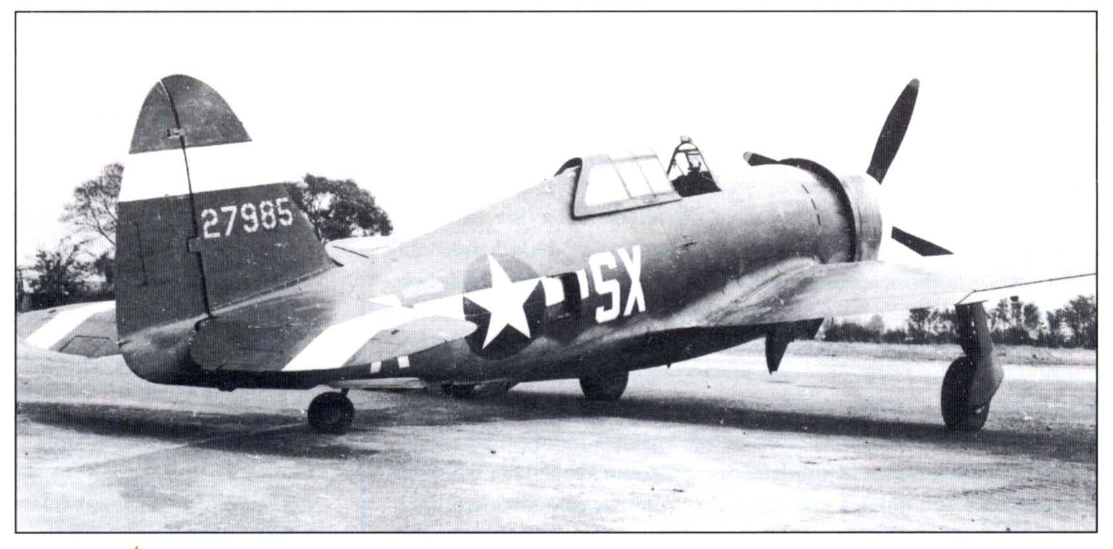
Tras cruzar la frontera alemana cerca de Kleve, los P-47 se dirigieron hacia el punto de reunión sobre Haltern. A las 11:00 horas avistaron a los bombarderos y el 78 se colocó en posición a 28.000 pies, 4.000 pies por encima de los "amigos grandes".

Justo antes de que atacara la Luftwaffe, el avión del Lt Col Melvin McNickle se salió repentinamente de la formación, chocó con su punto y cayó a tierra. McNickle, CO del grupo, tuvo una suerte enorme al sobrevivir a aquel picado casi vertical contra el suelo ya que perdió el conocimiento cuando su sistema de oxígeno falló y todavía estaba inconsciente cuando la resistencia holandesa le sacó de los restos de su P-47. Desgraciadamente, su punto, James Byers, saltó en paracaídas pero murió.

El 84 FS fue el primero en es-

El cuarto grupo de caza que entró en combate en el TOE con los P-47 fue el 353. Comenzó las operaciones con tiempo suficiente para adornar sus aviones con la insignia nacional de las barras y las estrellas con bordes rojos introducida el 29 de junio de 1943, aunque este distintivo sólo duró hasta el 17 de septiembre cuando se realizó un cambio a un perfil azul oscuro. Esta modificación se debió a consideraciones operativas en el Pacífico, donde cualquier distintivo rojo podía provocar confusiones con la insignia japonesa. Y aunque este enfrentamiento posiblemente no se podía dar en los teatros de operaciones del Mediterráneo o de Europa, la USAAF deseaba una normalización internacional. El P-47D-2 (42-8001) del 350 FS muestra los típicos distintivos de finales del verano de 1943 y también lleva uno de los vitales depósitos lanzables (un modelo de 490 litros en este caso).





Este P-47D-2 fue asignado al 352 FS/353 FG. Aunque fotográficamente era el pariente pobre del VIII Mando de Caza, el 353 produjo cinco ases exclusivamente con los P-47. Destacan las antenas de látigo, en lugar de los mástiles, instaladas en este grupo de Thunderbolt en particular.

tablecer contacto con parte de una fuerza de caza enemiga de 100 aviones que realizaba ataques con cañones y proyectiles contra los bombarderos. El Lt Col James J. Stone hizo explotar un Bf 109, al igual que Jack Price, mientras que el Capt John Irvin derribó otros dos. Las bajas en combate de aquel día también incluyeron un Bf 109 que cayó cerca de Didam, en Holanda, y este derribo supuso la primera victoria del futuro as del 84, FS Peter Pompetti. Pompetti había conseguido 5 derribos y 3,5 dañados en el momento en que fue derribado y hecho prisionero el 17 de marzo de 1944.

El Maj Eugene Roberts se abrió paso hasta las formaciones guías de los Forts y apuntó a un Fw 190, al que inmediatamente derribó envuelto en llamas. A otro no le fue mejor cuando el estadounidense abrió fuego contra él. Finalmente, Roberts superó a un Bf 109 justo cuando se salía de la formación para atacar a su bombardero elegido. Nunca lo llegó a hacer. Con tres derribados, Roberts se convirtió en el primer piloto de la 8ª Fuerza Aérea que logró una triple victoria en una misión.

Sin embargo, su éxito quedó ensombrecido por las acciones de Charles Pershing London, que se convirtió en el primer as del VIII Mando de Caza durante el transcurso de esta salida. Deslizándose por detrás de dos Focke-Wulf, con el resto del 83 FS a 26.000 pies, London alcanzó a un solitario Fw 190 antes de lanzarse en picado contra un Bf 109 que explotó por el impacto de sus proyectiles. Otros pilotos también lograron victorias antes de verse obligados a romper el contacto debido a que las reservas de combustible disminuían rápidamente. De vuelta en Duxford, el Capt London fue confirmado rápidamente como el primer as en el teatro de operaciones europeo.

AGOSTO DE 1943

Como iba a ser práctica común, los nuevos grupos en el teatro de operaciones europeo eran ayudados en sus primeras misiones por pilotos experimentados, y el 9 de agosto el recién llegado 353 FG recibió la ayuda del 56. Aunque no se entablara ninguna acción, al menos veían el territorio enemigo, cargaban las armas y observaban la situación climatológica, preguntándose si siempre sería diferente a la prevista por

el oficial del servicio meteorológico. El 353 realizó su primera misión oficial como grupo el 12 de agosto; aquel día el futuro as de 20 derribos Capt Bud Mahurin casi se autoelimina al permitirse un cierto jugueteo con un solitario B-24. El piloto del P-47 había realizado algunas maniobras acrobáticas que, si no hubieran ido más allá, habrían sido una buena práctica de puntería para los ametralladores del Liberator, moviéndose por encima y por debajo del bombardero. Sin embargo, Mahurin se acercó demasiado y la corriente de aire de la hélice succionó su P-47, absorbiéndolo bajo el ala. Las hélices del B-24 destrozaron el fuselaje del caza y, de repente, Mahurin se encontró cayendo en picado hacia el suelo, sin la cola y sin control alguno. Consiguió saltar en paracaídas a 400 pies y el B-24 continuó hasta que realizó un aterrizaje forzoso. Mahurin esperaba con toda seguridad un consejo de guerra como resultado del incidente, con la acusación de "uso indebido de una propiedad del Gobierno". Pero Zemke simplemente le puso una multa de 100 dólares y le reprendió. Algunos dijeron que el incidente del Liberator y sus dos primeras victorias el 17 de agosto demostraron que Mahurin tenía la suerte de su lado, pero él creía que todos los pilotos necesitaban una dosis de buena suerte para montarse con ella en la cabina.

Agosto de 1943 marcó el primer aniversario del arriesgado experimento de la 8ª Fuerza Aérea con los bombardeos diurnos. Y aunque los resultados hasta entonces habían sido bastante esperanzadores, en Washington tenían prisa para que los bombarderos atacasen blancos más en el interior de Alemania. La histórica doble misión de largo alcance hasta Schweinfurt y Regensburg prevista para el día 17 era, por lo tanto, un ejercicio arriesgado, ya que los bombarderos pesados se verían obligados a volar más allá de la cobertura de los cazas de escolta. Como finalmente resultó, las misiones que se realizaron en aquella fecha demostraron cuán costosa sería la campaña si se dejaba a los cazas de la Luftwaffe atacar a los bombarderos sin impedimentos.

A pesar de su alcance adicional, los P-47 no pudieron volar hasta



Uno de los beneficios adicionales de la 8ª Fuerza Aérea para aquellos hombres con base en los aeródromos de la RAF, bendecidos con buenos alojamientos y un razonable acceso de transporte por carretera, eran las visitas regulares que realizaban las estrellas de Hollywood. Entre los que hicieron apariciones populares, se encontraban el humorista Bob Hope y la actriz Frances Langford, que llegaron a Duxford el 3 de julio de 1943. Las dos estrellas echaron un vistazo a los aviones del 78 FG, incluido el P-47D *Vee Gaile*, pilotado por el Capt Robert E. Eby. Este último prestó sus servicios como piloto de combate agregado al Cuartel General del Grupo, completando uno de los periodos de servicio más prolongados del 78 FG, que duró desde mayo de 1942 hasta septiembre de 1944, cuando se convirtió en el Director de Operaciones de Caza, 3ª División Aérea.

ninguno de estos blancos y, en esta ocasión, el enemigo aprovechó al máximo este hecho. Pero los cazas de la AAF sí pudieron "liberar un tanto a los bombarderos pesados", derribando los Fw 190 y los Bf 109 lejos de la estela de los bombarderos, y en esta función el 56 FG trabajó muy bien. Se les había ordenado que protegieran a los B-17 de la fuerza de Schweinfurt por la tarde y se había informado a los P-47 sobre la última táctica alemana: los cazas enemigos optaban por tomar un rumbo paralelo y superar a los bombarderos antes de dar media vuelta y realizar una pasada frontal desde unos ocho kilómetros de distancia, lo cual dejaba tiempo a los pilotos de los Thunderbolt para que se posicionaran. Lanzándose en picado por delante de los bombarderos podían bloquear y desorganizar el ataque alemán. Una vez forzados a separarse, a los pilotos alemanes les resultaba difícil reorganizarse en grupo, lo que provocaba que las grandes formaciones quedaran divididas en elementos más pequeños, que significaban una amenaza menor para los bombarderos.

Este periodo estuvo marcado por un ataque general contra los bombarderos, tanto por parte de los aviones bimotores como de los monoplazas alemanes. La Luftwaffe todavía podía arriesgarse a enviar los Bf 110, los Me 410 Zerstörer y los Ju 88, cuyas tripulaciones tenían una oportunidad equitativa de derribar a los B-17, que predominaban en las acciones del VIII Mando de Bombarderos en aquella época. Pero si eran sorprendidos por la escolta de la USAAF, su posición se hacía muy complicada ya que los bimotores alemanes eran muy vulnerables en los combates directos con monoplazas más maniobrables como los P-47.

Fuera de servicio, los juveniles rasgos del mejor as de los P-47, Gerry Johnson, podían ocultar el hecho de que era un piloto de combate muy experimentado dentro del afamado 56 FG *Wolfpack*. Gerald, uno de los dos ases con el apellido Johnson que prestaron sus servicios al mismo tiempo en este grupo en 1943/1944, logró un total de 16,5 victorias (todas con los P-47) antes de ser derribado y capturado el 27 de marzo de 1944. Se había convertido en as el 10 de octubre de 1943.



En los combates de vuelta hacia Antwerp, donde iban a ser relevados por los Spitfire de la RAF, los P-47 consiguieron victorias decisivas. Cuando la pareja del 61 FS formada por el Capt Gerald Johnson y el futuro as de 5,5 derribos Lt Frank McCauley disparó de forma simultánea contra un Bf 110 el resultado fue espectacular, el caza explotó en una enorme bola de fuego.

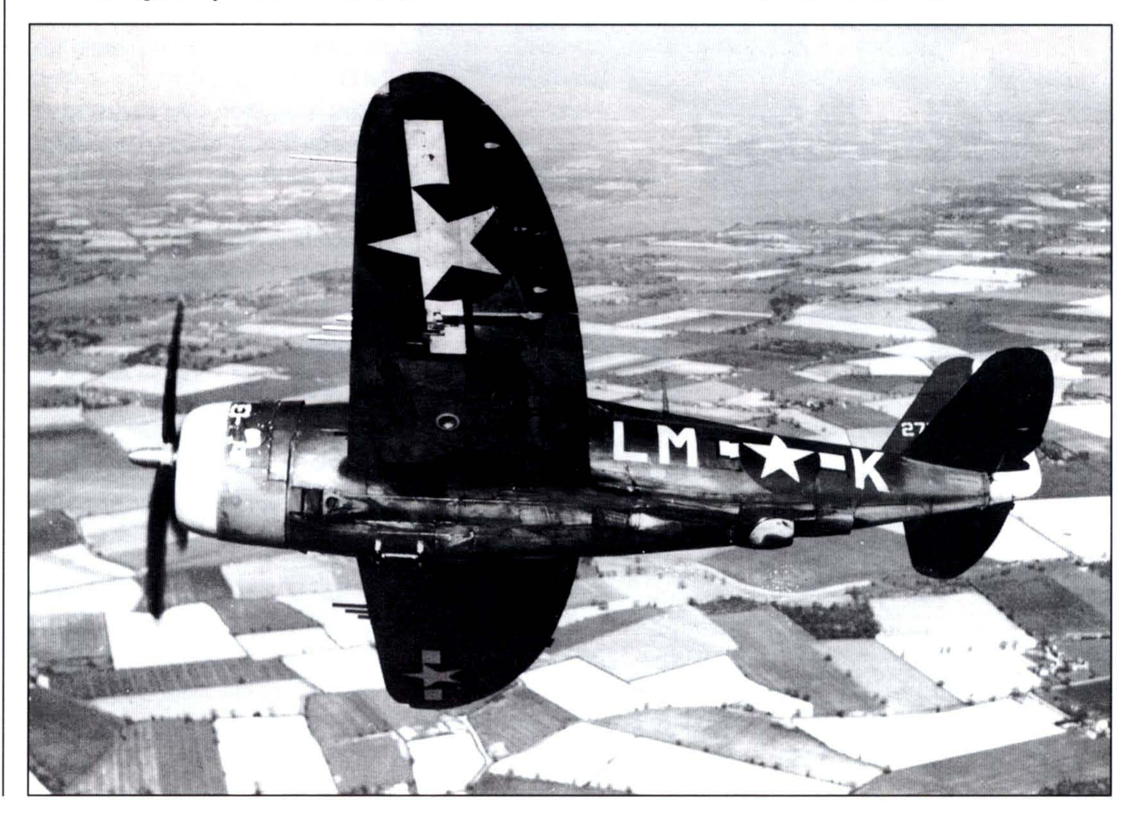
La doble misión del 17 de agosto produjo la pérdida de hasta 60 B-17. Tanto los jefes de la 8ª Fuerza Aérea de la USAAF y los oficiales de alta graduación de la USAAF como los personajes políticos de Washington se hicieron preguntas sobre lo que había ido mal y entonces se comenzaron a plantar las semillas para la destrucción de la Luftwaffe en la cosecha de comienzos del año siguiente.

SANGRIENTOS COMBATES

El comienzo de octubre de 1943 marcó el inicio de un periodo especialmente productivo para el 56 FG, y su segundo CO, Maj Dave Schilling, logró cinco derribos en los diez primeros días del mes. Reclamó un Bf 109 y un Fw 190 derribados el día 2, como su primero y segundo derribos, 48 horas más tarde un Bf 110 como su tercero, un Fw 190 el día 8 como el cuarto y otro Fw 190 el día 10 para convertirse en as.

Durante los diez primeros días de octubre el 4 FG también realizó cuatro operaciones Ramrod sobre Alemania, y en la misión que se llevó a cabo el día 8 el Lt Duane Bee Beeson, del 334 FS, reclamó dos Bf 109 (y un tercer aparato dañado), elevando su total final hasta seis; este doble botín convirtió a Beeson en el primer as sólo con los P-47 del grupo. En aquella misma Ramrod el veterano del escuadrón Eagle Maj Roy Evans, por aquel entonces CO del 335 FS, se convirtió en as con un único derribo de un Bf 109. La primera de sus cinco victorias (un Fi 156) hasta la fecha la había logrado con un Spitfire VB el 21 de noviembre de 1942, mientras que su sexto y último derribo lo reclamó en noviembre de 1944 con un P-51D del 359 FG durante su segundo periodo de servicio.

El Capt Mike Quirk aleja su P-47D-11 42-75242/LM-K de la cámara, nueva e invariablemente situada en el puesto del ametrallador lateral de un anónimo bombardero. Cuando se tomó esta fotografía, en los primeros meses de 1944, todavía no habían aparecido los portabombas bajo las alas, lo cual permitía ver los desiguales tamaños de las insignias nacionales; el distintivo del ala izquierda había sido añadido por el personal de tierra en el Reino Unido. Quirk logró 6,5 de sus 11 derribos finales con este avión, incluida su importantísima quinta victoria (un Bf 109 cerca de Almelo) el 30 de enero de 1944.



El 14 de octubre la 8ª Fuerza Aérea regresó a Schweinfurt y Regensburg y nuevamente perdió 60 B-17 ante los cazas defensores y la artillería antiaérea. Fue una operación difícil para el apoyo de los cazas ya que, aparte de no poder volar todo el trayecto con los bombarderos pesados, la situación climatológica tuvo gran importancia. Los grupos con más éxito en términos de contacto con la Luftwaffe fueron el 353, que derribó diez aviones, y el 56 que reclamó tres; a estos dos grupos se les había asignado el apoyo durante la penetración. La situación climatológica estropeó las misiones organizadas por el 78 y el 355 y obligó al 4 a volver rápidamente a Debden.

Después de reclamar su séptima victoria el 5 de noviembre (nuevamente un Fw 190), Zemke dijo adiós provisionalmente al 56 FG, entregando el mando al Col R. B. Landry. Sin embargo, Hub volvió con su Wolfpack en enero de 1944 para añadir otros ocho derribos a su total final durante su segundo periodo de servicio como CO, que duró hasta agosto.

En octubre el VIII Mando de Caza también añadió un sexto grupo de caza equipado con los P-47 a sus filas cuando el 356, inicialmente con base en Goxhill, Lincolnshire, pasó a formar parte de la 8ª Fuerza Aérea el día 15.



Cuando el Capt Gerry Johnson logró su quinta y sexta victorias confirmadas el 10 de octubre de 1943, se estarcieron los símbolos que le reconocían como as por debajo del borde de la cabina de su caza. Tras haber pilotado el P-47D-1 42-7877/HV-D para conseguir 4,5 derribos, posteriormente cambió al más antiguo P-47C-5 41-6352/HV-T y, presumiblemente, aparece aquí con este último avión.

NOVIEMBRE DE 1943

Dos de los derribos más significativos reclamados en noviembre correspondieron al Capt Norman Olson, del 357 FS/355 FG, ya que posteriormente, en febrero de 1944, se convertiría en el único as del grupo exclusivamente con los P-47. Tras haber pasado a formar parte del 355 desde el 50 FG, de instrucción para sustituciones optimizadas, en marzo de 1943, la carrera de éxitos del canadiense Olson comenzó el 7 de noviembre, cuando un Me 210/410 se cruzó en su mira sobre Amiens. Seis días después consiguió un Bf 109F cerca de Zwolle. Olson, uno de los pilotos a los que no se había asignado su propio P-47, casi con seguridad debido a su tardía transferencia al grupo, utilizó varios modelos de P-47D-2, D-5 y D-6 para conseguir un total de seis victorias para el 21 de febrero; sus últimas reclamaciones tomaron la forma de un Fw 190 derribado y un segundo dañado en la zona del lago Dummer. Éstos resultaron ser sus últimos éxitos ya que, aunque Olson llegó al periodo de los P-51 en el 355 y, finalmente, se le asignó su propio avión, fue derribado por la artillería antiaérea y murió cerca de Celle Hofer el 8 de abril de 1944.



***Lucky* fue el nombre adecuadamente elegido por el segundo as Johnson del 56 FG, Bob, para su P-47D-5 42-8461/HV-P. Aquí aparece al comienzo del victorioso periodo de servicio de Johnson con el 61 y el 62 FS; posteriormente este avión llevaría pintadas dos esvásticas negras en el capot como emblema.**

El piloto del 56 FG, Walt Cook, duplicó su registro cuando derribó dos Fw 190 cerca de Bocholt, durante la primera salida mandada por el CO del 61 FS Gabby Gabreski, el 11 de noviembre.

El 26 de noviembre se pudo observar sobre Bremen una prueba evidente de la creciente fuerza del VIII Mando de Bombarderos, cuando 405 B-17 y 103 B-24 bombardearon los astilleros del puerto de la ciudad y los muelles de los submarinos. Este día también resultó el de más éxito hasta la fecha para los cazas, todos los cuales formaron parte de las operaciones Ramrod. El despegue del 56 FG tuvo lugar a las 10:30 horas, con Dave Schilling al mando. Cada P-47 llevaba un depósito en la panza de 490 litros que se lanzaron sobre Zuider Zee a las 11:45. Los pilotos de los Thunderbolt fueron recibidos en el punto de en-



El 5 de enero de 1944 el registro del Lt Bob Johnson se situó en 11; estos derribos se inscribieron por debajo de la cabina del P-47D-15 42-76234/HV-P, al que su piloto había bautizado como *Double Lucky*.



Walker *Bud* Mahurin fue uno de los muchos personajes que le dieron vida a la guerra del *Wolfpack* tanto en el aire como en tierra. Alcanzó la condición de as en sólo tres misiones, realizadas el 17 de agosto, el 9 de septiembre y el 4 de octubre de 1943. Aparte de su primera salida con éxito, Mahurin logró la mayoría de sus 19,75 derribos con el P-47D 42-8487/UN-M, de suscripción mediante Bonos de Guerra, *Spirit of Atlantic City, N. J.*, que aparece aquí mientras un compañero de escuadrón del 63 FS felicita al as tras la finalización de otra victoriosa misión.

cuentro por el espectáculo de los bombarderos bajo el ataque de oleada tras oleada de los Bf 110 y los Me 410 equipados con proyectiles, que se aproximaban para disparar sus armas bajo la protección de los Bf 109 y los Fw 190 que volaban a varios miles de pies por encima de la estela de los bombarderos. Al llegar primero, el 62 FS "se metió en la pelea", y en los subsiguientes combates el 56 reclamó 15 cazas frente a 11 P-47 dañados de diversa gravedad, según se informó.

Bud Mahurin no perdió el tiempo y, como jefe de la Escuadrilla Roja, derribó tres Bf 110 y añadió un cuarto como probable (el Zerstörer resultó ser el blanco favorito de Mahurin, ya que él ya había derribado tres el 4 de octubre para convertirse en as y, posteriormente, reclamó otro derribado el 3 de noviembre).

El primer derribo tuvo lugar después de que Mahurin se pegara a un Bf 110 al que se aproximó justo por detrás antes de disparar desde muy cerca. Probablemente, el fuego del P-47 hizo estallar uno de los proyectiles no disparados ya que el caza enemigo perdió grandes trozos del ala mientras caía. Tras reposicionarse por detrás de los bombarderos, Mahurin estuvo a punto de ser derribado por el fuego propio ya que los ametralladores disparaban sin tregua contra cualquier cosa que se pareciera remotamente a un caza enemigo, y eso incluía a los P-47 estadounidenses. Pero éste era un riesgo sabido y los pilotos de la USAAF siempre intentaban mantenerse fuera del alcance de las ametralladoras concentradas de los bombarderos pesados. Al observar cómo pasaban por encima de su cabina los proyectiles trazadores de los B-17, Mahurin prefirió concentrarse en su segunda víctima. La tripulación del Bf 110, concentrada en su propia presa, no consiguió realizar ninguna acción evasiva y su caza cayó rápidamente en picado envuelto en llamas.

Al alejarse, Mahurin localizó un tercer Bf 110 a varios miles de pies por debajo e, inmediatamente, se lanzó en picado tras él. En el momento en que cruzó los 14.000 pies el estadounidense se situó en posición de ventaja y, consiguientemente, cayó su tercer derribo de aquella salida. Alejarse en picado de un P-47 era más o menos la peor maniobra que la tripulación de un Zerstörer alemán podía intentar ya que el Thunderbolt podía superar en el vuelo en picado a casi cualquier otro avión debido a su inmenso volumen e, invariablemente, alcanzaba tanto a los cazas monomotores como a los bimotores. Con todo, en los combates aéreos en el teatro de operaciones europeo los alemanes siguieron realizando esta maniobra ya que la táctica del ataque y el alejamiento en picado tenía sus orígenes en los primeros enfrentamientos con la RAF, en los que un potente alejamiento en picado evitaba con frecuencia la persecución. Y los viejos hábitos duran mucho...

El total final de aquel día elevó el registro de Bud Mahurin a diez confirmados, convirtiéndole en el primer as doble de la 8ª Fuerza Aérea. La mayoría de sus derribos los consiguió pilotando su P-47D-5, de suscripción mediante Bonos de Guerra, 42-8487/UN-M Spirit of Atlantic City, N. J.

Con un botín de 12 derribos, Duane *Bee* Beeson del 334 FS se convirtió con facilidad en el mejor as del 4 FG durante su periodo con los P-47. Beeson, oficial de artillería, primero del escuadrón y luego del grupo, durante su periodo con el 4 FG, había logrado 17,333 derribos en el momento en que fue derribado por la artillería antiaérea y se convirtió en prisionero de guerra el 5 de abril de 1944. Destacan el mensaje de propiedad "Pertenece a Beeson" en el chaleco salvavidas y los daños de combate en la cola de su P-47.



Otras dos victorias (contra dos Bf 110) convirtieron a Walt Cook en as en aquella misión, ya que estos derribos elevaron su registro a seis. Cuatro de ellos los había conseguido pilotando su P-47C-5 asignado, bautizado de forma bastante apropiada como Little Cookie. Cuando finalizó su periodo de servicio, en febrero de 1944, Walt regresó a casa sin haber añadido más derribos a su total final. Realizó 66 misiones.

Gabby Gabreski también se convirtió en as en esta salida al derribar la casi obligatoria pareja de Bf 110 como el primero de sus seis "dobles" y un "triple" que conseguiría en los meses siguientes. Cuando Gabby volvió a Halesworth, el personal de tierra encontró un proyectil de 20 mm sin explotar alojado en el compartimento del motor del P-47D-5.

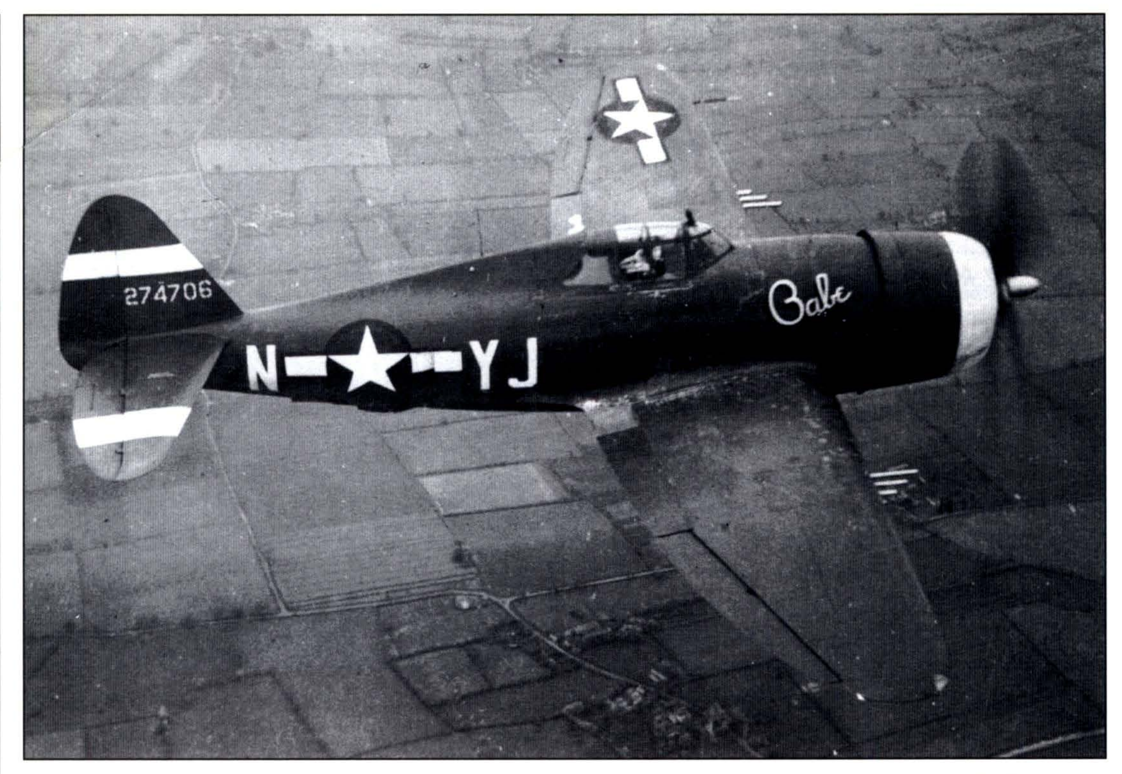


Hub y parte de su armamento. El Col Hubert Zemke mandó el 56 FG durante los primeros meses de combates con gran éxito, aunque se salvó un par de veces por los pelos tanto por la acción del enemigo como por los problemas técnicos que acosaron a los primeros modelos de Thunderbolt durante varios meses en 1942-1943. Zemke se convirtió en as el 2 de octubre de 1943 y, como muchos otros de los mejores pilotos del VIII Mando de Caza, fue posteriormente capturado (el 30 de octubre de 1944) por los alemanes después de saltar en paracaídas sobre territorio enemigo.

Las acciones aéreas que tuvieron lugar el 26 de noviembre no llegaron demasiado pronto para el 352 FG, ya que éste no había entrado en un combate que mereciera este nombre desde la presentación del grupo en el TOE el 9 de septiembre. De hecho, algunos pilotos que llevaban 27 misiones comenzaban a pensar que todo se habría terminado antes de que tuvieran un enfrentamiento con el enemigo.

El 352 FG, mandado por el Col Joe Mason, se reunió con los bombarderos mientras éstos volaban a 27.000 pies sobre Strucklingen a las 12:25 horas. La fuerza de bombarderos era una combinación de B-17 y B-24 y los pilotos de caza se dieron cuenta de que mientras que los Fort mantenían una buena formación, los Liberator estaban muy desplegados, lo que les convertía en un blanco mejor para los Jagdflieger.

Cuando los "amigos grandes" se aproximaban a Groningen el enemigo atacó; seis Bf 109 centraron su atención en dos B-24. Sin embargo, los pilotos alemanes pronto tuvieron en sus colas a la Escuadrilla Amarilla y a la Escuadrilla Azul del 352 con el CO del 487 FS, Maj John C. Meyer, y el Lt John Bennett mandando la interceptación. El primero (pilotando el P-47D-5 42-8529/HO-M) cogió al primero de los tres Bf 109 derribados por el grupo de Bodney aquel día. En conjunto, fue un día de mucho éxito ya que el VIII Mando de Caza reclamó un registro de 36-3-9.



Un P-47D-6 del 351 FS/353 FG. Parece que se tomaron relativamente pocas fotografías de los P-47 de esta unidad, aunque el *Grupo de Slybird* fue una unidad que participó en muchos combates y que realizó muchos vuelos, siendo pionera de los ataques terrestres y de las técnicas de bombardeo en picado, entre algunos de sus logros.

DICIEMBRE DE 1943

Aunque posteriormente se convertiría en uno de los grupos de caza con más victorias de la 8ª Fuerza Aérea cuando se equipó con los P-51, el 352 sólo produjo un as de los P-47 (Lt Virgil K. Meroney). Meroney, que volaba en el 487 FS, reclamó su primer derribo el 1 de diciembre de 1943, cuando derribó un Bf 109 y compartió el derribo de un Me 210/410 al sur de Rheyde.

La misión del 11 de diciembre fue importante para los cazas ya que tuvieron a más de 600 bombarderos que proteger. El 56 llevó la escolta de los dos primeros grupos de la 3ª División de Bombarderos hasta el límite de resistencia y la Jagdwaffe atacó antes de que la fuerza estadounidense hubiera siquiera avistado Europa. Tanto Johnson como sus compañeros de escuadrón se encontraban a 30.000 pies por encima de las Islas Frisias cuando llegaron los primeros enemigos. Sin embargo, no se materializó ningún ataque de la docena de cazas más o menos localizados a 35.000 pies, ya que este grupo había sido mandado para seguir simplemente a la fuerza hasta que encontraran la mejor posición por debajo del sol desde la que atacar. Pronto aparecieron y se lanzaron en picado sobre las filas del 62 FS.

Los Jagdflieger tenían la esperanza de que esta táctica privara de forma efectiva a los bombarderos de su escolta, si podían tentar a los tres escuadrones estadounidenses para que aceptaran este temprano desafío. Sin embargo, nadie del 56 cayó en esta treta y se ordenó al 62 que contrarrestara la ofensiva mientras los otros escuadrones permanecían fuera del combate y seguían su rumbo para encontrarse con los bombarderos como estaba previsto. Luego llegó una orden para que el 62 retirase

cuatro cazas, dejando doce para que se enfrentasen a la Luftwaffe. Fue una orden que tuvo resultados trágicos ya que Bob Johnson observó con horror cómo dos P-47 que hacían un viraje chocaban. Nadie pudo evitar el accidente, que dejó a los pilotos Larry Strand y Ed Kruer fuera de la misión.

Los dos hombres saltaron y se vieron los paracaídas. Johnson siguió hacia delante. En el punto de reunión los bombarderos estaban recibiendo una paliza, con más de 40 Zerstörer y 60 monoplazas aproximándose y realizando pasadas disparando o lanzando proyectiles contra las formaciones en forma de caja concentradas de los B-17. Gabreski ordenó un ataque y arremetió contra el enemigo. Posteriormente afirmó que la aparición de los P-47 desató todo un infierno. Johnson eligió un Bf 110 y lo persiguió mientras que el piloto enemigo, alertado por su ametrallador de lo que ocurría por detrás, se lanzó en picado. Al acercarse por detrás se quedó asombrado de que el bimotor estuviera entero después de que se recuperara desde muy abajo. Volando a toda velocidad en una persecución de cola, el piloto alemán siguió haciendo toneles para intentar sacudirse al P-47 antes de que, finalmente, Johnson le alcanzara, esperara a que el enemigo se enderezara y le disparara. Una ráfaga corta y el Bf 110 se desintegró.

Cuando el 13 de diciembre el 359 FG de East Wretham, en Norfolk, realizó su primera misión de combate con los P-47D, aumentó la fuerza de caza de la 8ª Fuerza Aérea. Finalmente, ningún piloto lograría la

El Lt Quince Brown aparece en la cabina del *Okie*, que tiene pintados en el lateral cuatro símbolos de derribos de aviones enemigos y 40 símbolos de patrullas de caza libre. Este avión en concreto era el P-47D-6 42-74753/WZ-J, que fue utilizado por Brown para conseguir sus diez primeras victorias, además de 0,333 compartido de un Do 217. Después de su último derribo (un Bf 109), el 1 de septiembre, el entonces Maj Brown fue derribado por la artillería antiaérea en Schleiden cinco días después y fue asesinado por un oficial de la *Schutzstaffel* SS (Escuadrilla de Protección), que posteriormente sería juzgado después de la guerra. Desgraciadamente, Brown fue uno de los pocos pilotos de caza del TOE que tuvieron un destino tan amargo.



Sobre la panza y probablemente ya sólo una fuente de piezas de repuesto, el P-47D-1 42-7938/LM-S, denominado *Hewlett-Woodmere Long Island,* del Lt Col Dave Schilling fue otro avión procedente de las suscripciones de Bonos de Guerra. Schilling utilizó este Thunderbolt para derribar 3,5 aviones (todos Fw 190) y dañar un Me 210/410 durante octubre/noviembre de 1943.



condición de as durante el periodo de este grupo con los P-47, aunque el Lt Ray S. Wetmore fue el que se quedó más cerca con 4,25 derribos, seguido del Lt Robert J. Booth con 4; ambos se convertirían posteriormente en ases con los P-51.

Después de que se le hubieran reconocido varias reclamaciones de probables y dañados, el Lt Col Glenn Duncan, por entonces CO del 353 FG, alcanzó la condición de as con su quinta victoria (un Fw 190 sobre Rastede) el 20 de diciembre. Aquel día el Capt Joe Bennett, del 61 FS, abrió su registro con el derribo de un Bf 110 confirmado sobre Falkenburg, comenzando de esta forma una serie de victorias que pronto le convertirían en otro as del Wolfpack.

ENERO DE 1944

Cuando el Lt Peter Pompetti llegó a casa el 4 de enero después de una misión, la sección de inteligencia del 4 FG le confirmó inmediatamente que se había convertido en as. Un Bf 109 derribado cerca de Coesfield, además de un Fw 190 dañado, supusieron que este piloto del 84 FS alcanzara esta preciada condición.

Las primeras semanas del nuevo año resultaron ser fructíferas también para otros futuros ases de los P-47, incluido el nuevo CO del 61 FS/56 FG, Capt Jim Carter. Consiguió su primer derribo confirmado (un Bf 109) el 11 de enero (el día después de que asumiera el mando de la unidad) y volvió a casa con pruebas de otro Bf 109 dañado y un tercero que sólo pudo serle reconocido como probable. Sin embargo, los disparos de Carter en las siguientes misiones tendrían un éxito más positivo. Carter se mantendría al mando del 61 hasta el día de la victoria en Europa, momento en el cual había realizado 137 misiones de combate.

El día 14, el 1st Lt Vermont Garrison, del 336 FS/4 FG, consiguió su primer derribo confirmado cuando atacó a un Fw 190 sobre Compiegne Woods. Volvió a casa para recibir el reconocimiento de dos, a añadir a un Fw 190 dañado el 7 de enero y una parte del porcentaje de un Ju 88 alcanzado el 16 de diciembre. En una buena racha, Garrison se convirtió en as el 10 de febrero y, en última instancia, se convertiría en el segundo piloto con más victorias (6,333) del 4 FG con los P-47 tras Bee Beeson (12 derribos); Hank Mills y Jim Goodson empataron en el tercer puesto con cinco derribos cada uno.

A comienzos de 1944 algunos de los primeros pilotos del 56 FG se estaban aproximando al final de su primer o segundo periodo de servicio y

ILUSTRACIONES EN COLOR



P-47C-41-6584/*Holy Joe* del Lt Joe Egan, 63 FS/56 FG, Halesworth, agosto de 1943

Este avión, al que se puede ver con el camuflaje reglamentario de los P-47 y los primeros distintivos del TOE, fue utilizado por el Lt Joe Egan para conseguir su primer derribo (un Fw 190) el 19 de agosto de 1943.



P-47C-5 41-6343/*Little Cookie* del Capt Walter Cook, 62 FS/56 FG, Halesworth, octubre de 1943

El Capt Walter Cook consiguió cuatro de sus seis victorias con este P-47C-5, que lleva el apodo de Little Cookie (pequeña galleta) a ambos lados del capot. Cook finalizó 66 misiones antes de volver a EE UU en febrero de 1944.



P-47C-5 41-6335/*El Jeepo* del Capt Charles London, 83 FS/78 FG, Duxford, junio de 1943

El primer as del VIII Mando de Caza, Capt Charles London, utilizó este famoso avión para conseguir sus cinco derribos, uno probable y dos dañados entre el 14 de mayo y el 30 de julio de 1943; tras su doble botín que le convirtió en as el día 30, se añadió una quinta esvástica al total final que se ve aquí.



P-47C-5 41-6630/P-47C-5 41-6330/*Moy Tavarish* del Col Hubert Zemke, CO del 56 FG, Horsham St. Faith, junio de 1943

Pilotado por el Col Hub en muchas de sus primeras misiones al frente del 56 FG, este Thunderbolt llevó la leyenda Moy Tavarish (mi camarada) desde mayo de 1943. Este gran caza también llevó el código identificativo con la letra Z, que indicaba el apellido del piloto y que era un privilegio de graduación otorgado sólo a los jefes de grupo, escuadrón y escuadrilla. Zemke, que se sentía incómodo con los jefes que mostraban este individualismo, retiró el nombre y la insignia.



P-47C-5 41-6630/*Spokane Chief* del Maj Eugene Roberts, CO del 84 FS/78 FG, Duxford, agosto de 1943

El Maj Roberts utilizó este avión para lograr seis de sus nueve derribos confirmados. Eugene Roberts, CO del 84 FS durante gran parte de su periodo de servicio, fue ascendido a teniente coronel en octubre de 1943 y asumió el puesto de 2º jefe del grupo. En el momento en que fue destinado a un puesto burocrático en el Cuartel General del VIII Mando de Caza había realizado 89 misiones.



P-47D-15 42-76179/*Little Chief* del Lt Frank Klibbe, 61 FS/56 FG, Halesworth, marzo de 1944

El Lt Frank Klibbe decoró al menos dos de sus P-47 con un motivo con la cabeza de un indio con el penacho de guerra y el emblema Little Chief (pequeño jefe). Éste fue el tercer Thunderbolt que se le asignó y se cree que consiguió cuatro de sus siete derribos con él. Las misiones de Klibbe con el 61 FS del 56 FG ascendieron a 63.



P-47D-1 42-7877/*Jackson County. Michigan Fighter / In the Mood* del Capt Gerald Johnson, 61 FS/56 FG, Halesworth, octubre de 1943

Gerald W. Johnson, capitán en el momento en el que utilizó este Thunderbolt en particular para conseguir 5,5 victorias aéreas, fue uno de los más destacados pilotos del Wolfpack. Le fue asignado a Gerry Johnson, quien lo pilotó en su primera victoria confirmada el 26 de junio de 1943 (un Fw 190), y siguió utilizándolo hasta finales de 1943. Todos los P-47 de Johnson fueron del tipo razorback y logró derribos con al menos cinco aviones diferentes.



P-47D-1 42-7890 *Boise Bee* del Lt Duane Beeson, 334 FS/4 FG, Debden, enero de 1944

Beeson derribó hasta 11 cazas enemigos pilotando este avión. El Lt (posteriormente capitán) Duane Bee Beeson fue uno de los pilotos con más victorias del VIII Mando de Caza con 17,333 derribos en abril de 1944. Este piloto del 334 FS se actualizó con los P-51 a finales de febrero de 1944, llevándose con él el total final de 12 derribos logrados con los P-47; Beeson era sin duda el mejor as de los Thunderbolt dentro del 4 FG y también el mejor as en el TOE cuando desapareció por culpa de la artillería antiaérea el 5 de abril de 1944.



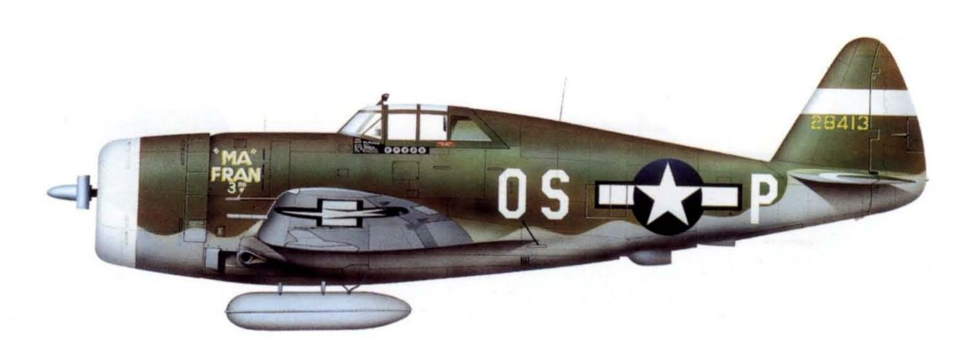
P-47D-5 42-8473 *Sweet Louise / Mrs Josephine/ Hedy* del Capt Virgil Meroney, 487 FS/ 352 FG, Bodney, marzo de 1944

Virgil Meroney consiguió unos impresionantes nueve derribos y uno dañado con este P-47 en un periodo de tres meses y medio, entre el 1 de diciembre de 1943 y el 16 de marzo de 1944. Los nombres se referían, según su orden, a la esposa de Meroney, la esposa del mecánico de vuelo Giesting y la esposa del Sgt Gillenwater. Meroney, otro as derribado por la artillería antiaérea, desapareció cuando realizaba una de sus primeras salidas con un P-51B el 8 de abril de 1944.



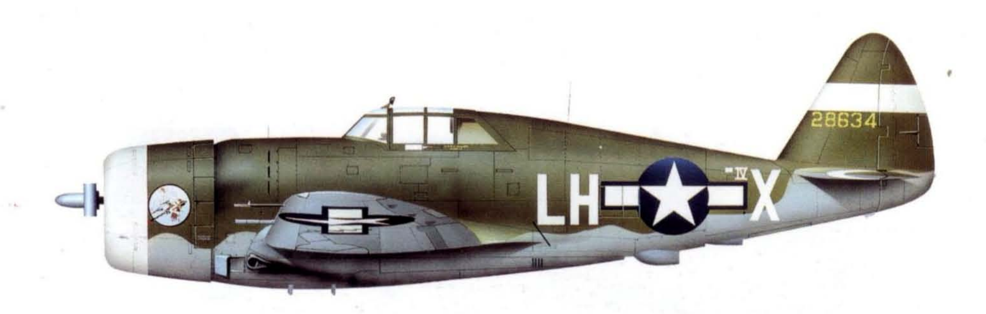
P-47D-5 42-8487/ *Spirit of Atlantic City, N.J.* del Capt Walker Mahurin, 63 FS/56 FG, Halesworth, marzo de 1944

El Capt Bud Mahurin derribó un total de 19,75 aviones, desde los Fw 190 hasta un Ju 88, durante su prolongada carrera con el 56. Utilizó este avión patrocinado a través de los Bonos de Guerra en todas sus victorias excepto tres. Finalmente, Mahurin fue derribado con este aparato el 27 de marzo de 1944 por el ametrallador trasero de un Do 217 que él ayudó a derribar cerca de Chartres.



P-47D-5 42-8413/ *Ma Fran 3rd* del Capt Norman Olson, 357 FS/355 FG, Steeple Morden

El Capt Norman Olson, un as exclusivamente con los P-47, consiguió 6-0-2 durante su breve estancia de siete meses en el 355 FG utilizando el caza de Republic en el TOE. Tras haberse actualizado con los P-51B a finales de marzo Olson murió el 8 de abril de 1944 cuando su Mustang fue derribado por la artillería antiaérea cerca de Celle Hofer.



P-47D-5 42-8634/*Dove of Peace* IV del Lt Col Glenn Duncan, CO del 353 FG, Metfield, diciembre de 1943

El Maj (posteriormente Lt Col/Col) Glenn Duncan desarrolló una destacada carrera con el 353 FG, pilotando al menos cuatro P-47 para lograr un total de 19,5 victorias. El hecho de que este avión fuera el número cuatro implica que hubo otros tres, aunque no tuvieron que ser necesariamente P-47. Duncan había prestado sus servicios durante un breve espacio de tiempo en el 361 FG antes de trasladarse al 353 el 14 de marzo de 1943, lo que sugiere que puede que las otras Doves (palomas) fueran aviones pilotados en EE UU antes de viajar al extranjero.



P-47D-1 42-7883/ *Iron Ass* del Maj Jack Oberhansly, CO del 82 FS/78 FG, Duxford, diciembre de 1943

Oberhansly utilizó este avión representado aquí para lograr dos derribos y uno probable el 27 de septiembre y el 30 de noviembre de 1943; para sus cuatro siguientes victorias este piloto utilizó el P-47D-11 42-75406/MX-Z. El sexto y último derribo de Oberhansly llegó con el D-28 44-19566/MX-X bubbletop el 28 de agosto de 1944.



P-47D-6 42-74753/*Okie* del Lt Quince Brown, 84 FS/78 FG, Duxford, marzo de 1944

El total final de Quince Brown de 12,333 derribos lo logró en menos de un año de operaciones de combate, entre el 27 de septiembre de 1943 y el 1 de septiembre de 1944. Este avión fue su Thunderbolt asignado originalmente, que utilizó para conseguir 7,333 de sus derribos, incluidas sus seis primeras victorias.



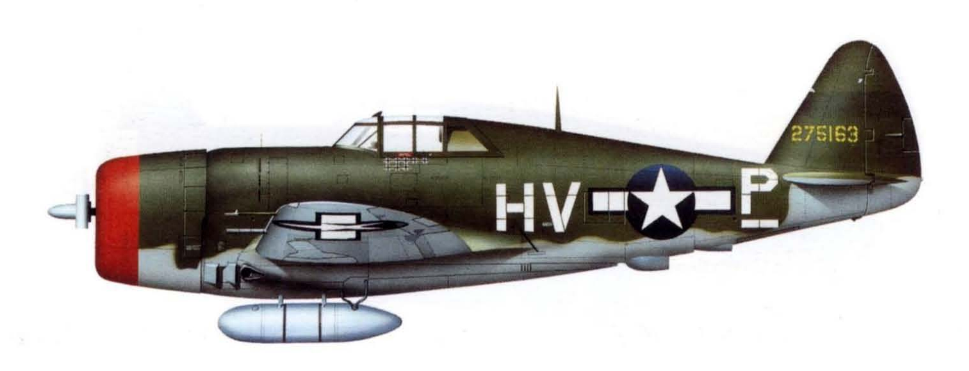
P47-D-6 42-74750/*Lady Jane* del Lt John Truluck, 63 FS/56 FG, Halesworth, marzo de 1944

John Lucky Truluck se convirtió en as pilotando el Lady Jane el 24 de febrero de 1944 con el derribo de un Fw 190. Truluck reclamó su sexto derribo con el D-10 42-75206/UN-G, aunque volvió al Lady Jane nuevamente para lograr su séptima y última victoria (un Fw 190), además de uno dañado (un Bf 109), el 15 de marzo de 1944.



P-47D-11 42-75435/*Hollywood High Hatter* del Lt Paul Conger, 61 FS/56 FG, Halesworth, diciembre de 1943

Este Thunderbolt de nombre tan rimbombante fue el primer avión asignado a Paul Conger, que era casi con toda seguridad el responsable de los tres derribos marcados por debajo de la cabina. Al igual que muchos otros ases, Conger utilizó al menos tres P-47 que no le habían sido asignados para lograr su total final de 11,5 derribos.



P-47D-10 42-75163 del Lt Joe Powers, 61 FS/56 FG, Halesworth, diciembre de 1943

Las primeras victorias del Lt Joe Powers con el D-10, al que denominó Powers Girl, llegaron el 11 de diciembre cuando derribó un Bf 109 y un Bf 110 y dañó un segundo Zerstörer. El registro final de Joe Powers, capitán en el momento en el que finalizó su periodo de servicio en mayo de 1944, fue de 14,5-0-5.



P-47D-5 42-8461/ *Lucky* del Lt Robert Johnson, 61 FS/56 FG, Halesworth, febrero de 1944

Robert S. Johnson utilizó el Lucky, su tercer avión asignado, para lograr su tercera, cuarta, quinta y sexta victorias antes de que este último desapareciera en el Mar del Norte el 22 de marzo de 1944 con Dale Stream a los mandos. Posteriormente, Johnson pilotó el P-47D-21 42-25512/LM-Q Penrod & Sam para lograr sus últimos dos derribos, números 26 y 27.



P-47C-2 41-6271/*Rat Racer* del Lt Frank McCauley, 61 FS/56 FG, Halesworth, octubre de 1943

El avión de McCauley, un as que logró registrar todas sus victorias con un P-47, muestra seis símbolos de victorias, aunque una fue posteriormente desestimada. Después de finalizar 46 misiones, abandonó el Wolfpack el 20 de noviembre de 1943 y prestó sus servicios el resto de la guerra como instructor en el 495 Grupo de Instrucción de Caza.



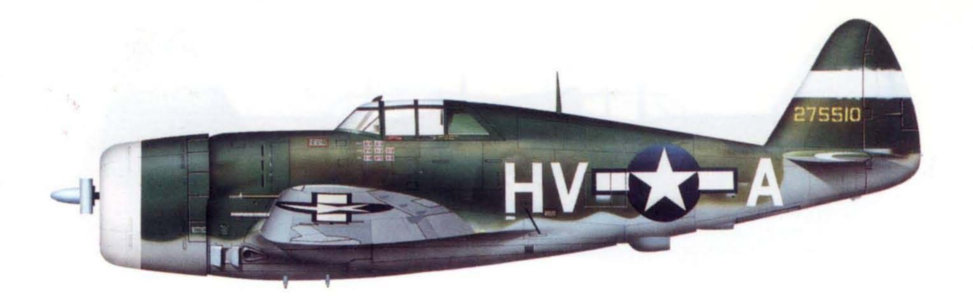
P-47D-10 42-75207/*Rozzie Geth / Boche Buster* del Lt Fred Christensen, 62 FS/56 FG, Halesworth, marzo de 1944

Aunque este avión fue el primer P-47 asignado a Fred Christensen, el futuro mejor as del 62 FS logró realmente el primero de sus 21,5 derribos con el C-2 41-6193/LM-B. Sin embargo, sus siguientes 10,5 victorias las consiguió todas ellas con este D-10, que siguió utilizando hasta finales de la primavera de 1944. Christensen pilotó otros dos razorback durante su periodo de servicio en el que realizó 107 misiones.



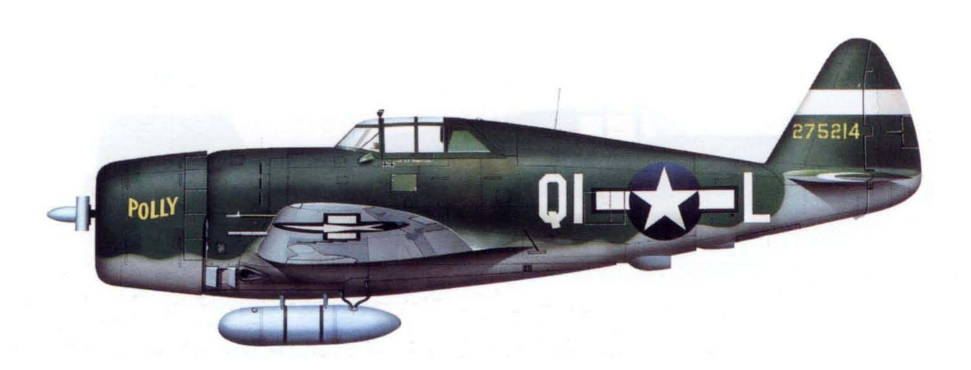
P47-D5 42-8476/*Little Demon* del Capt Walter Beckham, 351 FS/353 FG, Metfield, diciembre de 1943

A Walt Beckham se le asignó el Little Demon (pequeño demonio) al comienzo de su periodo de servicio en el TOE y se supone que logró la mayor parte de su total de 18 victorias con él. No se tiene constancia de que se le asignara otro Thunderbolt diferente mientras prestó sus servicios en el 353 FG, aunque cuando fue derribado por la artillería antiaérea, el 22 de febrero de 1944, pilotaba el D-11 42-75226.



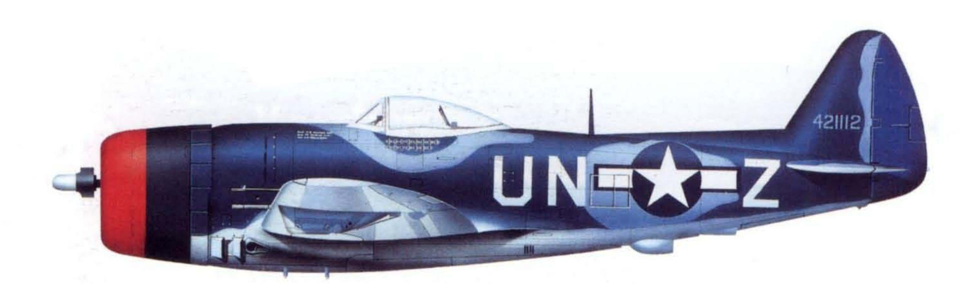
P-47D-11 42-75510 del Lt Col Francis Gabreski, CO del 61 FS/56 FG, Halesworth, enero de 1944

Gabby Gabreski utilizó este notoriamente sencillo D-11 para conformar su registro durante la primera mitad de 1944. Este P-47, que portó 18 distintivos de derribos por debajo de la cabina tras el victorioso doble botín de su piloto con dos Bf 109 el 27 de marzo, fue uno de los diferentes aviones pilotados con éxito por Gabreski durante la primavera de 1944.



P-47D-10 42-75214/*Polly* del Lt David Thwaites, 361 FS/356 FG, Martlesham Heath, marzo de 1944

David Thwaites fue el único piloto del 356 FG que logró todos sus derribos con los P-47 mientras prestó sus servicios con este grupo. Se sabe que Thwaites, que nombró a sus Thunderbolt asignados como Polly, utilizó al menos tres P-47 para lograr su botín de 6-0-3. Tras la finalización de su periodo de servicio en septiembre de 1944, volvió a EE UU y se convirtió en instructor.



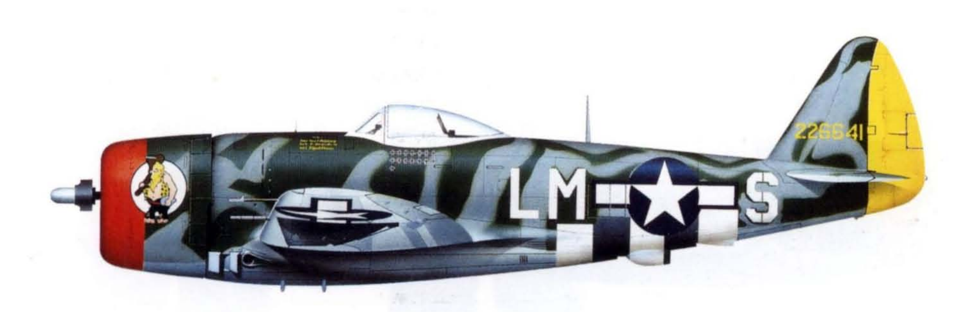
P-47M-1 44-21112 del Maj George Bostwick, CO del 63 FS/56 FG, Boxted, abril de 1945

George Bostwick consiguió su registro desde el 7 de junio de 1944 hasta el 7 de abril de 1945, finalizando la guerra con ocho derribos. Denominó tanto a su P-47M-1 como a un P-47D-22 anterior Ugly Duckling (patito feo), aunque el nombre no se pintó en ninguno de los dos aviones. Bostwick fue el único as de los Thunderbolt que derribó un Me 262.



P-47D-22 42-26299 del Capt Cameron Hart, 63 FS/56 FG, Boxted, diciembre de 1944

Típico de los Thunderbolt razorback bastante castigados que algunas unidades del Wolfpack todavía utilizaban a finales de 1944, el avión de Cameron Hart muestra signos de desgaste y daños. La insignia personal se ha atribuido a un sistema parecido que llevaban las unidades de Panzer; cualesquiera que fueran sus orígenes, a Hart le gustó y la llevó en su P-47D-28 44-19937/UN-B, con el que logró cuatro de sus seis derribos.



P-47D-25 42-26641 del Col David Schilling, CO del 56 FG, Boxted, diciembre de 1944

Schilling, uno de los únicos cuatro ases del 56 FG que superaron la cifra de 20 derribos, no sólo fue un gran piloto de caza, sino también uno de los mejores jefes de grupo que salió del VIII Mando de Caza. El coronel utilizó este D-25 para su botín de cinco en un día, el 23 de diciembre de 1944, elevando su registro final a 22,5-0-6.



P-47M-1 44-21108 del Capt Witold Lanowski, 61 FS/56 FG, Boxted, noviembre de 1944

Witold Lanowski fue uno de los miembros de la escuadrilla polaca que se unió al Wolfpack en 1944. Su total final de cuatro derribos le convirtió en el segundo piloto con más victorias de este pequeño grupo, por detrás de Mike Gladych. El emblema del morro resume el sentimiento de los polacos hacia el enemigo.



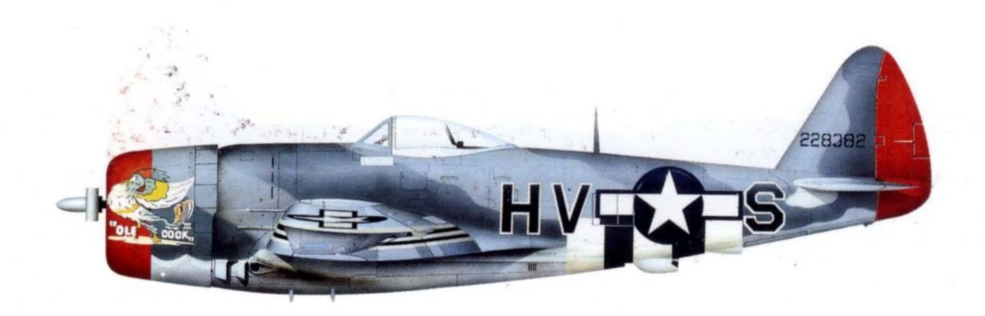
P-47D-21 42-25512/*Penrod and Sam* del Capt Robert Johnson, 62 FS/56 FG, Boxted, abril de 1944

El último P-47 de Robert S. Johnson recibió el nombre de su mecánico de vuelo como tributo por su impresionante trabajo. Este avión muestra el registro final del as, que superó el del as de la I Guerra Mundial, Eddie Rickenbacker, por un solo derribo, momento en el cual los jefes del VIII Mando de Caza dijeron que ya era suficiente y Johnson volvió a casa como triunfador.



P47M-1 44-21117/*Teddy* del Maj Michael Jackson, 62 FS/56 FG, Boxted, enero de 1945

El P-47M de Mike Jackson probablemente compartió gran parte del destino de otras unidades de los penúltimos P-47, estacionados en la hierba de Boxted por problemas de motor. Jackson redondeó su total final de ocho victorias aéreas confirmadas con un Bf 109 y un Fw 190D el 14 de enero de 1945. Los derribos adicionales inscritos en el marcador del Teddy denotan las 5,5 victorias terrestres de Jackson.



P-47D-26 42-28382/*Ole Cock III* del Capt Donavon Smith, 61 FS/56 FG, junio de 1944

Donavon Smith realizó su última reclamación de combate el 22 de febrero de 1944 contra un Fw 190, elevando su total final a 5,5. Smith finalizó sus funciones como CO del 61 FS el 10 de enero de 1945.



El Lt Col Dave Schilling, segundo jefe del 56 FG en Halesworth, en marzo de 1944, viste camisa y pantalones en color aceituna pardo, cubierto con el gorro de oficial en el extranjero. Alrededor del cuello lleva puesto un pañuelo de seda y usa zapatos bajos color marrón rojizo, y su chaleco salvavidas es un modelo de la RAF de 1941 con las características cintas de sujeción de seguridad. Por último, la bolsa de cremallera enganchada al atalaje derecho de su paracaídas B-8 (con paquete de asiento AN-6510) contiene las vendas de primeros auxilios.

El Col Hub Zemke, CO del 56 FG en Halesworth, en diciembre de 1943, lleva puesto el abrigo corto de lana de oficial M-1926 sobre los pantalones y la camisa color aceituna pardo. Los zapatos son del tipo bajo color marrón rojizo y los guantes son los B-10 de cuero rojizo. Zemke lleva puesta su preciada gorra de diario con la muy importante parte superior blanda (estilo "machacada en 50 misiones"), creada a partir de la retirada de las varillas interiores, una práctica típica en la AAF que permitía llevar unos cascos con auriculares sobre la gorra.

El Lt Robert Johnson del 61 FS/56 FG, en Halesworth en octubre de 1943, tiene un casco de vuelo modelo C de la RAF sobre su cabeza, adaptado con los receptores reglamentarios US R-14. Al no encajar perfectamente en la estructura de goma de los gorros británicos, se pegaban invariablemente con cinta, como en este caso. Las gafas B-7 completan su equipo en la cabeza. El chaleco salvavidas de Johnson es un modelo B-3, sobre su cazadora de cuero preferida A-2. Los pantalones son de color mostaza aceituna pardo, y los zapatos son el modelo reglamentario de la Infantería de del Ejército. Por último, los guantes de Johnson son del modelo de gamuza reglamentario de los oficiales.



Maj Gerry Johnson del 360 FS/356 FG en Martlesham Heath en enero de 1944. Lleva puesto un casco de vuelo modelo C de la RAF con gafas B-7. Destaca el conector en forma de campana, modelo británico, en su mano, que los estadounidenses habían adaptado para facilitar que los receptores del gorro funcionasen con su propio sistema. La máscara de oxígeno colocada es un modelo A-14. El resto de su vestimenta es idéntica a la de Bob Johnson, con la excepción de los zapatos bajos color marrón rojizo.

El Capt *Gabby* Gabreski, CO del 61 FS/56 FG en Horsham St. Faith, en junio de 1943, viste camisa, pantalones y gorro del extranjero color aceituna suave, que era una combinación muy habitual entre los pilotos del TOE ya que los materiales de lana la hacían más cálida que los modelos caqui de algodón. Sobre la cazadora A-2 lleva puesto un chaleco salvavidas modelo de la RAF 1941 y las botas de vuelo son un modelo de 1936 del mismo origen.

El Lt Col Eugene Roberts, segundo jefe del 78 FG en Duxford en octubre de 1943, viste gorro del extranjero y camisa color aceituna oscuro de oficial, mientras que los pantalones son de color "rosa". Destaca la corbata caqui metida en la camisa, según la normativa, y las alas de plata de piloto prendidas en la camisa. En la punta izquierda del cuello de Roberts se encuentra la hélice alada de la AAF, mientras que la insignia de la graduación (una hoja de roble de plata) está pinchada en la parte delantera izquierda del gorro cuartelero (del extranjero). Por último, los zapatos son un modelo comercial, en lugar del modelo reglamentario de lazos estilo Oxford.

para compensar cualquier posible escasez de pilotos preparados cuando estos hombres rotaran para volver a casa, Gabby Gabreski planteó la idea de "reclutar" a los polacos que prestaban sus servicios en los escuadrones de caza de la RAF. Gabreski, que dominaba el polaco gracias a su origen, había solicitado un intercambio de destino a una unidad de la "Polonia Libre" poco después de llegar al Reino Unido y, consiguientemente, había realizado 13 misiones de combate con el Sqn 315 de la RAF entre diciembre de 1942 y febrero de 1943. Tras haber acumulado una valiosa experiencia, volvió al 56 FG, pero se mantuvo en contacto con los amigos polacos que había hecho dentro del Sqn 315.

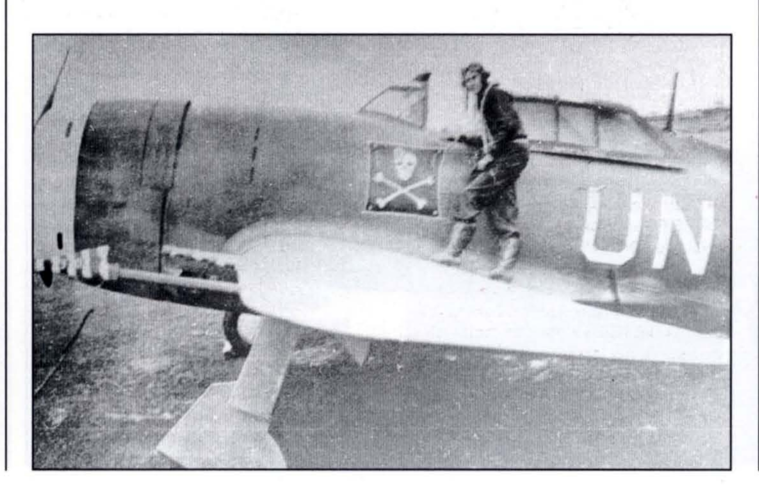
En 1944, los escuadrones de caza de la RAF se enfrentaban a la Luftwaffe en un número cada vez menor, ya que sus Spitfire IX habían sido superados de forma efectiva en alcance por las unidades de caza de la Luftwaffe, que por lo general se retiraban tierra adentro. Esto dejó frustrados a muchos pilotos del Mando de Caza y en particular a los polacos, a los que les resultaba difícil, casi imposible, asumir la ausencia de actividad aérea. Sabiendo esto, Gabreski consiguió autorización de Hub Zemke para animar a los pilotos polacos en periodos de servicio en tierra a buscar intercambios de destinos con la USAAF o simplemente abandonar sus trabajos de oficina e irse a volar con la USAAF.

Entre los que lo hicieron se encontraban Mike Gladych, Tadeusz Sawicz, Witold Lanowski, Zbigniew Janicki y Tadeusz Andersz, que se unieron todos al 56 según un singular, y bastante extraño, acuerdo por el cual podría no pagarse a estos pilotos. Esto fue así fundamentalmente porque sus superiores de la Fuerza Aérea Polaca (FAP) les dijeron que tendrían que renunciar a sus nombramientos en la FAP si decidían quedarse en el 56 FG. Y aunque las autoridades de Estados Unidos estaban más que deseosas de emplear sus servicios, no se podía reescribir el libro de normas para acomodar a hombres que no habían pasado por el sistema de instrucción.

La confianza depositada por el grupo de Gabreski en un puñado de veteranos pilotos polacos se reflejaba en el hecho de que los hombres que llegaban al Reino Unido, desde el programa de instrucción de la USAAF, no sólo no tenían ninguna experiencia en combate, sino que tampoco tenían tiempo de vuelo suficiente con los cazas y menos todavía en la instrucción general con los instrumentos. Esta situación con-



El legendario Francis *Gabby* Gabreski se estableció como el mejor as de caza de Estados Unidos en el TOE con 27 victorias aéreas. Tras haber pilotado al menos nueve P-47 diferentes durante el transcurso de su larga carrera de combate con el VIII Mando de Caza, el registro de *Gabby* habría sido sin duda superior si no hubiera sido derribado por la artillería antiaérea el 20 de julio de 1944 durante una incursión de castigo contra el campo de aviación de Bassinheim.



Una fotografía de mala calidad pero, con todo, interesante (la única existente, según parece) en la que se puede ver la bandera pirata *Jolly Roger* en la que se ha incorporado el nombre del avión *Holy Joe* en el lateral del P-47-C-5 41-6584/UN-E del Lt Joe Egan, 63 FS/56 FG. Consiguió una victoria con este avión y cuatro más pilotando otros dos Thunderbolt diferentes, alcanzando la condición de as el 15 de marzo de 1944. Fue derribado por la artillería antiaérea y murió al noreste de Nancy el 19 de julio de 1944, justo dos días después de haberse convertido en el jefe del 63 FS.

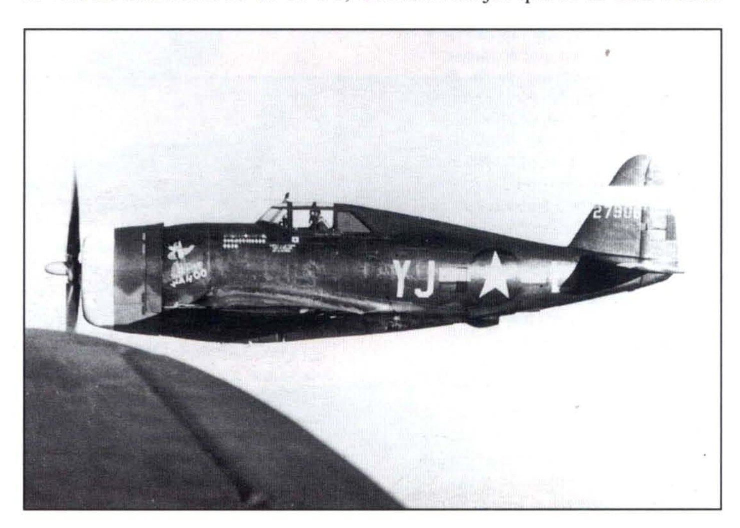


Con los *babies* (depósitos de combustible en la panza) instalados, el 84 FS se prepara para comenzar a rodar desde Duxford al comienzo de otra operación *Ramrod* a finales de noviembre o comienzos de diciembre de 1943. El más cercano a la cámara es el P-47D-6 42-74641/WZ-Z *Feather Merchant II* del Maj Jack Price, que utilizó este aparato para convertirse en as el 26 de noviembre cuando derribó un Fw 190 y un Bf 109 cerca de París.

tinuó hasta bien entrado 1944 y afectó tanto a los instructores como a los pilotos instruidos. Por ejemplo, Marvin Bledsoe realizó un periodo de operaciones durante 1944 con el 353 FG después de finalizar un periodo como instructor. Al regresar a casa descubrió que era uno de los dos pilotos que habían sobrevivido dentro del grupo de siete instructores enviados a la acción al TOE entre junio y octubre.

El 21 de enero el 361 FG con base en Bottisham organizó su primera misión en el TOE con los P-47D. Famosos más tarde como los Yellow Jackets (Chaquetas amarillas) debido al color de reconocimiento asignado a sus P-51, este grupo, como la mayoría del resto de la 8ª Fuerza Aérea, comenzó los combates utilizando P-47 en color aceituna pardo. Equipado con los Thunderbolt durante menos de cinco meses, tampoco consiguió producir un solo as antes de la llegada de los P-51; el Maj George L. Merritt, CO del 375 FS del grupo, fue el que se quedó más cerca, con tres derribos.

Al volver a los blancos alemanes nuevamente tras varias semanas de inclemencias meteorológicas, los bombarderos atacaron Hannover y Brunswick el 30 de enero. Las cifras de esta fuerza fueron de 742 bombarderos pesados, con una escolta de 635 cazas, atacados por 200 cazas alemanes. Con esta superioridad numérica, las opciones estaban muy a favor de la USAAF y, de hecho, las cifras finales del día así lo reflejaron. Tras una serie de combates, los grupos llegaron a casa con un total final de 45-15-31, un índice mejor que el de diez a uno.



Otra instantánea de un Thunderbolt tomada por un miembro de la tripulación de un bombardero; el 42-7906 fue un P-47D-1 utilizado por el 351 FS/353 FG. Apodado *Chief Wahoo*, fue pilotado en combate por el Capt Fred LeFrebre, que se convirtió en jefe del escuadrón en agosto de 1944.

Uno de los últimos derribos de aquel día fue un Bf 109 derribado por el Lt Virgil Meroney como su quinta victoria, lo cual le convirtió en el primer (y único) as de los P-47 del 352 FG. Su informe de combate señalaba:

"Al mando de la Escuadrilla Azul Príncipe Corona, me dirigí hacia más de doce Me 109 que se aproximaban desde las siete en punto a 30.000 pies y realicé una pasada frontal contra el que volaba más bajo, disparando una ráfaga corta desde 350 metros con una desviación de 10-15º. Observé algunos impactos, pero no vi qué fue de él".

"A continuación realicé un viraje de 180º y perseguí a una escuadrilla de cuatro aviones enemigos. Me acerqué al más próximo, disparando ráfagas cortas cuando me aproximaba desde los 350 hasta los 135 metros. Mi última ráfaga salió cuando él volaba recto hacia abajo a 10.000 pies. El ala derecha se desprendió y el avión enemigo se desintegró. No tuve problemas para permanecer con el Me 109 y pude rebasarle a mi antojo. Me recuperé y me reuní con otros P-47, dado que mi escuadrilla se había separado".

El punto de Meroney, Lt Robert Ross, también consiguió un Bf 109, el segundo del 487 FS, además de uno dañado. El P47D-5 de Meroney fue consiguientemente decorado con una quinta cruz de hierro debajo de la cabina y el personal de tierra enceró con entusiasmo el avión para darle ese pequeño añadido de velocidad para la siguiente vez que su piloto se enfrentara a la Luftwaffe. Esto es lo que hizo Meroney hasta el 16 de marzo cuando su registro se situó en nueve confirmados. Sin embargo, su suerte cambió tras la transición del grupo a los P-51B ya que fue derribado por la artillería antiaérea y fue hecho prisionero de guerra el 8 de abril de 1944.

FEBRERO DE 1944

En los primeros diez días del mes de febrero el Lt Grant Turley derribó dos Bf 109 en la zona de Osnabruck. Había pasado a formar parte del 82 FS/78 FG en septiembre de 1943. Turley, un piloto que evidentemente tenía buena puntería, no presentó ninguna reclamación de aviones probables o dañados y todos sus derribos fueron cazas monoplazas. La suya fue una carrera notablemente corta ya que un mes después de



El segundo P-47 del Maj Jack Oberhansley fue el D-1 42-7883/MX-X, al que él apodó *Iron Ass*, como había hecho con su primer Thunderbolt, el P-47C-5 41-6542/MX-W, con el que logró un derribo probable el 14 de mayo de 1943. Oberhansley, CO del 82 FS del 78 FG entre agosto de 1943 y mayo de 1944, mantuvo su registro de combate completamente actualizado y al día en el fuselaje de este avión, y estos distintivos se fueron haciendo cada vez más elaborados según avanzó su periodo de servicio. Oberhansley utilizó este avión para lograr dos victorias y una probable en septiembre y noviembre de 1943.

conseguir su primer derribo murió, derribado en combate cerca de Barenberg, Alemania, el 6 de marzo.

El Wolfpack disfrutó de algo así como un día de maniobras el 20 de febrero cuando se topó con un considerable grupo de Bf 110 al oeste de Hannover. Volando en una perfecta formación de cuatro dedos, las tripulaciones enemigas de los Zerstörer no parecieron ser lo suficientemente conscientes del peligro en que se encontraban. Gabreski derribó dos (y un tercero dañado) mientras que el piloto del 61 FS Lt Donavon Smith llevó a cabo lo que, por falta de un método mejor, era un "derribo según las normas", una aproximación en ascensión suave, una cuidadosa puntería seguida de ráfagas de fuego moderadas.

Tras haber reclamado dos Bf 110 el 11 de diciembre (y un medio compartido de un Fw 190 en la misma salida), Donavon Smith se convirtió en as dos días después cuando derribó otro Fw 190, lo cual elevó su total final a 5,5-1-2.

Su compañero, piloto del 56 FG, Leroy Schreiber, que finalmente se convertiría en as con tres derribos de Bf 109 sobre el lago Steinhuder, también logró victorias de forma prolífica el día 20. Además, dañó un Do 217 y otro Bf 109.

Veinticuatro horas más tarde le llegó el turno de probar el éxito al miembro fundador de la "escuadrilla polaca" del 56 FG, Mike Gladych. Este veterano polaco se había traído consigo ocho derribos de su periodo con la RAF, que databa de junio de 1941, y era justo este tipo de

Cañones y diamantes en un P-47D-15 del 353 FG. Este modelo, con tres depósitos instalados de combustible "de papel" de 490 litros, fue pilotado por el Lt George Perpente del 351 FS, quien apodó al aparato como *Fran and Doady*. El 22 de febrero de 1944 él era el punto del mejor as del escuadrón (y por entonces el mejor as del TOE) Maj Walt Beckham, cuando este último desapareció por culpa de la artillería antiaérea, justo después de haber compartido un Fw 190.



experiencia la que el Wolfpack necesitaba para sus jefes de escuadrilla. Gladych demostró rápidamente su valía con dos derribos de Bf 109 el día 21 y continuó de esta forma con reclamaciones en los meses siguientes, que situaron su registro final en 18-2-0,5.

Gladych, que fue descrito en una ocasión por Dave Schilling como "un hombre salvaje en el aire como no he visto otro; no sé cómo ha durado tanto", era una preocupación para sus compañeros pilotos ya que todos esperaban que "no consiguiera regresar" prácticamente en todas las misiones que realizaba. Pero, a pesar de su táctica excesivamente agresiva, Gladych rompió los pronósticos. De hecho, en una famosa ocasión dejó que los alemanes disparasen por él:

"Estábamos sobre Alemania, escoltando a los bombarderos, cuando se entabló un combate bastante cerca del suelo. De repente, me encontré con tres Focke-Wulf cerca por los ángulos derechos y por encima de mí. Intenté atacarles, pero se mantuvieron alejados. Entonces descendí hasta la superficie entre los árboles. Me siguieron; eso era exactamente lo que yo quería. Se desarrolló una carrera loca y ellos comenzaron a disparar. Finalmente, me coloqué en la cola de uno de ellos. Era un pájaro muerto. Para dispararle tuve que enderezarme y uno de los aviones por encima de mí me colocó algunos agujeros en el ala. Comencé a poner rumbo a casa porque me estaba quedando sin combustible, pero los dos Focke-Wulf restantes empezaron a volar en formación conmigo. Debieron de pensar que estaba sin combustible porque me hicieron señas para que aterrizara. Yo les indiqué que estaba de acuerdo y seguí volando justo por delante de ellos hasta que llegamos a un campo de aviación alemán."

"Yo sabía lo que hacía. Lancé una ráfaga corta contra el campo de aviación y todos los cañones terrestres abrieron fuego con todo lo que tenían. Los dos alemanes volaban a menos de diez metros por detrás de mí y el fuego antiaéreo cayó justo entre ellos. No me quedé para ver lo que ocurrió, sino que me dirigí hacia Inglaterra".

Al cruzar la costa, Gladych se quedó sin combustible y se vio obligado a lanzarse en paracaídas. En el suelo dos oficiales del Ejército británico le interrogaron hasta que finalmente se convencieron de que era polaco y no alemán. El único pesar de Gladych fue la pérdida de un P-47 de 75.000 dólares, "el mejor avión que jamás he pilotado en combate", dijo.



El Maj Walter Beckham, del 351 FS/353 FG, se convirtió en el mejor as de la 8ª Fuerza Aérea el 8 de febrero de 1944 cuando derribó un Bf 109 y un Fw 190 cerca de St. Hubert como su 17ª y su 18ª victorias confirmadas. Fue derribado por la artillería antiaérea el 22 de febrero.

ESFUERZO MÁXIMO

A mediados de febrero los P-47 habían alcanzado la cumbre de su fuerza en el frente en el TOE con el VIII Mando de Caza, ocho grupos que operaban con alrededor de 550 Thunderbolt. El día 22 todos los grupos de caza de P-47 estaban en el aire y la 8ª Fuerza Aérea fue reforzada con dos grupos de Thunderbolt de la 9ª Fuerza Aérea (358 FG y 365 FG). Entre los mejores pilotos de esta misión de esfuerzo máximo se encontraba el jefe de escuadrilla del 61 FS/56 FG, Capt Les Smith, que consiguió sus dos primeras victorias confirmadas después de habérsele reconocido las reclamaciones de dañados en dos ocasiones previas, ambos Fw 190 reclamados como derribados sobre la zona de Lippstadt en Alemania. Otros pilotos también lograron derribos, incluido Gabby Gabreski, que consiguió un único Fw 190 aproximadamente en la misma zona en la que cayó la víctima de Les Smith. Sin embargo, la gran noticia del día fue que el 61 FS había reclamado su derribo número 100, lo que le convertía en la primera unidad de la AAF en el TOE en alcanzar los tres dígitos. Una noticia no tan buena fue el hecho de que el destacado as del VIII Mando de Caza Walt Beckham había sido derribado por la artillería antiaérea.

La pérdida de Beckham coronó un día para olvidar ya que el 353 FG, no había comenzado bien cuando los B-24 a los que se les había ordenado apoyar no aparecieron (se habían quedado en tierra debido a la mala situación climatológica), lo cual dejó al grupo volando en círculos en la zona de reunión establecida hasta que se pegaron a tres grupos de B-17. Una vez en Alemania, el 353 no encontró muchos indicios de la Luftwaffe, así que se inició una búsqueda de aviones enemigos. El CO, Lt Col Glenn Duncan, localizó finalmente aviones en



El Col James J. Stone, por entonces CO del 78 FG, sentado en la cabina de su P-47D y conversando con el corresponsal de prensa Bill Hearst a comienzos de 1944. Stone había logrado anteriormente la distinción de derribar el primer avión enemigo reclamado por el 78 FG el 14 de mayo de 1943 mientras prestaba sus servicios como CO del 83 FS. Stone mandaba el escuadrón en aquella época. Aunque técnicamente no llegó a ser as con cinco derribos aéreos, Stone desempeñó un importante papel para garantizar el éxito de los P-47 como interceptadores de gran alcance.

un campo de aviación al noreste de Bonn y mientras descendía para atacar, el 351 FS de Beckham se mantuvo en la cobertura superior.

La pasada de castigo de Duncan puso en alerta a las baterías locales de la artillería antiaérea y mientras él y su escuadrilla se recuperaban advirtió a los otros pilotos que se mantuvieran bajos cuando realizaran sus ataques. Cuando el 351 llegó rugiendo sobre el campo de aviación a la altura de las copas de los árboles, Beckham seleccionó una hilera de seis Fw 190 como su blanco. Dio máxima potencia para elevar su velocidad hasta los 680 km/h y abrió fuego. Cuando se recuperaba de la pasada, su avión recibió impactos y comenzó a soltar humo y fuego. Con el motor ardiendo, Beckham sabía que tenía pocas probabilidades de escapar, así que abrió la cúpula y saltó en paracaídas. Por consiguiente, recibió la bienvenida de los alemanes que, de esta forma, tenían en cautividad al mejor as de la USAAF en el TOE; su registro final en aquel momento se situaba en 18-2-4. Para empeorar aún más las cosas, el 353 perdió además otros dos P-47 sobre el campo de aviación y un tercer aparato al comienzo de la misión sobre Antwerp.

En un aspecto más positivo, durante los combates sobre la zona de Colonia el piloto Lt James Poindexter, del 352 FS/353 FG, se convirtió en as al derribar dos Bf 109 a los que él había visto dirigirse hacia los bombarderos. Su fuego produjo resultados espectaculares ya que el primer caza explotó delante de él y el segundo Messerschmitt perdió por completo el ala izquierda. Pero las simples cifras no reflejaban las cualidades y la experiencia de las que se veía privado un grupo cuando un as no lograba regresar y, en ese sentido, los huecos resultantes que había que rellenar eran considerablemente más importantes que la necesidad inmediata de aviones y pilotos de sustitución. Esta situación era similar, pero mucho más acuciante, en la Jagdwaffe, que perdía de forma regular hombres y amplia experiencia en los combates aéreos sobre Europa.

Un piloto que no se movió del 56 FG fue el Capt Mike Gladych, que pidió prestado el P-47 de Bob Johnson para la misión de escolta al Ruhr realizada por el grupo el 26 de febrero. De repente Gladych, que vola-



El Lt James Wilkinson del 82 FS del 78 FG, que inspecciona los daños producidos por el fuego de los cañones alemanes en su P-47D, tiene al menos tres derribos pintados en su desgastado caza, lo cual indica que esta fotografía data de finales de febrero o comienzos de marzo de 1944; él consiguió su cuarta victoria el 6 de marzo de 1944. Wilkinson no sólo llegó a convertirse en as con seis derribos (el 12 de mayo), sino también en CO de su escuadrón. El 4 de junio murió en un accidente de vuelo cerca de Llandovery, en el sur de Gales, cuando todavía se encontraba al mando del 82 FS.



Este cuarteto de ases del *Wolfpack* estaba compuesto por (de izquierda a derecha) *Hub* Zemke, Dave Schilling, *Gabby* Gabreski y Fred Christensen, todos ellos dando ejemplo a sus oficiales compañeros al llevar puestos los uniformes reglamentarios.

ba como el número tres en una escuadrilla de cuatro aparatos, desapareció. Fue rápidamente localizado por sus compañeros de escuadrilla Lt Richard Mudge y Lt Eugene Barnum a unos 18.000 pies por debajo de ellos, persiguiendo la cola de un Bf 109. Tras lanzarse en picado tras él se preguntaron por qué el polaco no había derribado al caza, lo cual ellos hicieron rápidamente. Una vez de vuelta en casa se descubrió que Gladych tenía inutilizado el conmutador de las ametralladoras de su caza, pero tal era su odio contra los alemanes que se decidió a dejar al Bf 109 sin combustible (560 kilómetros desde casa) o a encontrar alguna forma de provocar que el piloto se estrellara.

MARZO DE 1944

Durante la primera semana de marzo el Col Hub Zemke consiguió sus primeras victorias en cuatro meses (había estado de permiso en Estados Unidos durante parte de ese periodo), al derribar dos cazas sobre las zonas del lago Minden-Osnabruck-Dummer el día 6. Primero cayó un Fw 190, seguido de un Bf 190; al CO del 56 también se le reconoció un 0,25% de otro Messerschmitt y un Focke-Wulf probable. Zemke siguió pilotando los P-47 marcados con la letra clave Z, que fue un privilegio de la graduación que perduró durante la mayor parte de 1944. Zemke había pilotado los primeros P-47 con sus iniciales, pero la dependencia de la disponibilidad de aviones supuso que también utilizara otros aparatos.



Cripes A Mighty era una expresión del argot australiano que aprendió George Preddy cuando prestó sus servicios con el 49 FG en el norte de Australia, antes de ser destinado al 487 FS/352 FG en el TOE el 28 de diciembre de 1942. Preddy, posteriormente uno de los mejores ases de la USAAF con 26,833 derribos, pilotó los P-47D-2 y D-5 antes de lograr la fama con los P-51B/D. George Preddy, que finalmente fue ascendido a comandante y asumió el mando del 328 FS en octubre de 1944, perdió la vida el día de Navidad de 1944 cuando fue derribado por error por una batería móvil de la artillería antiaérea del Ejército de Estados Unidos cerca de la ciudad belga de Lieja.

Entre los pilotos del Wolfpack que disfrutaron del éxito a finales de febrero y comienzos de marzo, se encontraba el as del 63 FS Maj Gerry Johnson, que había reclamado seis derribos en poco más de una quincena. Añadió otras dos victorias el día 15, ambos aviones cayeron cerca de Nienburg; estos derribos elevaron el total final de Johnson a 16,5-1-4,5.

Las diversas acciones del día 15 se combatieron de forma feroz, y el as del 56 FG Lt Fred Christensen, del 62 FS, se enfrentó al menos a seis Fw 190 cerca del lago Dummer. En la habitual confusión del combate, los pilotos de los P-47 abrieron fuego contra varios aviones enemigos según entraban en sus miras, pero hubo pocas dudas sobre uno de los derribos acreditados a Christensen ya que el Fw 190 explotó violentamente bajo el peso de su fuego a quemarropa. Cuando se analizaron los informes del combate y las películas de las cámaras se le reconocieron a Fred dos Fw 190 derribados y dos dañados. Sólo 24 horas después reclamó otra pareja de Fw 190 cerca de St. Dizier, elevando su registro a 11 derribos, 1 derribo compartido y dos dañados.

Fred Christensen, ascendido a capitán a finales de marzo, también re-



Esta instantánea publicitaria, probablemente la fotografía más conocida de Bob Johnson, fue tomada con el registro de este as en 25, a sólo uno del total de Eddie Rickenbacker de la I Guerra Mundial, que se había convertido en un objetivo que todos los pilotos de caza del TOE aspiraban a alcanzar.

cibió la entrega del D-21 42-25512/LM-Q, que fue uno de los últimos modelos D razorback (rorcual) fabricados.

Aunque todos los P-47D se parecían externamente (tanto los razorback como los bubbletop -parte superior en forma de burbuja-), cada avión en particular mostraba diferencias considerables bajo su piel y los pilotos con experiencia solían rechazar que dos aparatos cualesquiera que se probaran fueran exactamente iguales. A pesar de esto, los mejores ases pilotaban por lo general varios P-47 diferentes en el transcurso de un periodo de combate. Fred Christensen fue uno de los pocos pilotos afortunados que dispuso de su propio avión en la línea durante la mayoría de las salidas, ya que muchos ases se veían obligados a pilotar cualquiera que estuviera disponible y parecía que nunca lograban derribos con sus aviones asignados. Por consiguiente, resultó bastante poco frecuente que un piloto con éxito lograra todas sus victorias con un avión.

Otro as del 56 FG que disfrutó del éxito el 16 de marzo fue el Lt Stan Morrill, del 62 FS. Pilotando el P-47D-11 42-75388/LM-H a baja altura, persiguió a un Fw 190 (nuevamente cerca de St. Dizier) hasta que explotó bajo el peso del fuego de sus ametralladoras. Éste fue el noveno, y último, derribo de Morrill ya que moriría al intentar salvar a las tripulaciones de dos B-24 que chocaron y se estrellaron cerca de Boxted el día 29 de aquel mes; mientras el personal de la AAF y algunos civiles todavía intentaban un rescate, parte de la carga de bombas de uno de los Liberator dañados explotó, provocando muchas muertes.

La artillería antiaérea reclamó otro as el 17 de marzo cuando el Lt Peter Pompetti cayó víctima de las baterías de la artillería antiaérea situadas cerca de París. Sobrevivió y se convirtió en prisionero de guerra. A los pilotos de los Thunderbolt les gustaba llamar a las fuertemente defendidas zonas de la Europa ocupada, y de Alemania en particular, "la autopista de la artillería antiaérea hacia Berlín". No les faltaba razón ya que el fuego antiaéreo alemán fue letal en todas las fases de la guerra y no hizo sino empeorar para los aviadores aliados cuando los combates se centraron en la propia patria. Pero el 22 de marzo entró en acción otro adversario, el mal tiempo. Al lanzarse en picado a través de las nubes, tres Thunderbolt sucumbieron a las turbulencias y cayeron al Mar del Norte, entre ellos Dale Stream, que pilotaba el P-47D-5 Lucky de Bob Johnson.

Con un destacado registro y una considerable experiencia en combate, que se retrotraía hasta la primavera de 1943, el Maj Gerry Johnson probablemente no le dio más importancia a la misión del 27 de marzo que a cualquier otra que hubiera realizado hasta ese momento de su periodo de servicio. Para él fue intrascendente en términos de los aviones enemigos a los que se enfrentó, pero Johnson se habría enfrentado a la mitad de la Luftwaffe si hubiera sabido cómo iba a finalizar. El convoy de camiones que su escuadrón había localizado no parecía demasiado peligroso (realmente un blanco fácil) así que la Escuadrilla Blanca descendió y hacia ella

Los accidentes al rodar por la pista dejaban maltrechos a los aviones y ningún grupo estaba libre de ellos. Los talleres de reparaciones del 56 tuvieron abundante trabajo cuando la hélice de este P-47D-15 (42-76303), con diez victorias pintadas debajo de la cabina, se enganchó en el Mustang apenas visible al fondo. Todo el mundo sabía que al personal de tierra del *Wolfpack* no le gustaban los P-51, pero éste puso demasiado a prueba su paciencia.



llegó la artillería antiaérea. Casi de forma simultánea, los P-47 pilotados por Johnson y Archie Robey fueron alcanzados y el primero realizó un aterrizaje sobre la panza con su avión. El Lt Robey bajó el tren de aterrizaje en un intento de aterrizar y recoger a Johnson, pero tuvo que abandonar el rescate cuando descubrió que no disponía del sistema hidráulico para bajar los flaps a causa de los daños previos. Entonces el Lt Everett intentó aterrizar, pero la punta de su ala rozó los árboles cuando se aproximaba y el rescate quedó anulado. A continuación, los dos pilotos abandonaron la zona juntos, pero sólo Robey llegó con seguridad a Inglaterra. Everett fue declarado desaparecido en combate después de que se viera obligado a amerizar en el Canal de la Mancha. De esta forma, Gerry Johnson se convirtió en prisionero de guerra; por entonces, su registro se había situado en 16,5-1-4,5.

El Maj Johnson no fue el único as del 63 FS que fue derribado el 27 de marzo ya que el veterano as del escuadrón Capt Bud Mahurin también finalizó el día en territorio controlado por los alemanes después de saltar en paracaídas cerca de la ciudad francesa de Tours; en la misma misión también desaparecieron otros dos pilotos por culpa de la artillería antiaérea. Todo ello hizo de éste uno de los días más negros de la guerra para el 56 FG. Mahurin pilotó "su" P-47D-5 42-8487/UN-M (este avión le hizo un buen servicio ya que la mayor parte de sus 19,75 derribos hasta finales de marzo los logró con él), con el que ametralló a un Dornier Do 217 por el que posteriormente recibiría un cuarto de derribo compartido.

En favor del ametrallador trasero del bombardero Dornier hay que decir que no se acobardó por la visión de un P-47 que se dirigía hacia él con sus ametralladoras destelleando. Lanzó proyectiles en la dirección de Mahurin y le alcanzó, pero a su vez el as estadounidense sólo se marchó después de que el bombardero alemán hubiera explotado. A continuación, saltó en paracaídas desde su destrozado avión y descendió literalmente corriendo en cuanto tocó el suelo.

Al contrario que algunos de sus compañeros, Mahurin consiguió evitar la captura y finalizó su camino de regreso a Inglaterra el 7 de mayo de 1944. Bajo las normas existentes que regían a los que se habían evadido, él no podía volver al combate en el TOE puesto que podría resultar capturado y obligado a revelar los nombres de las personas que le habían ayudado. Los pilotos podían realizar otra vez misiones

de combate, pero sólo en otros teatros de operaciones, así que Mahurin, que había ascendido a comandante poco antes, se marchó al Pacífico como CO del 3 Escuadrón del Mando Aéreo/3 Grupo del Mando Aéreo, equipado con los P-51.

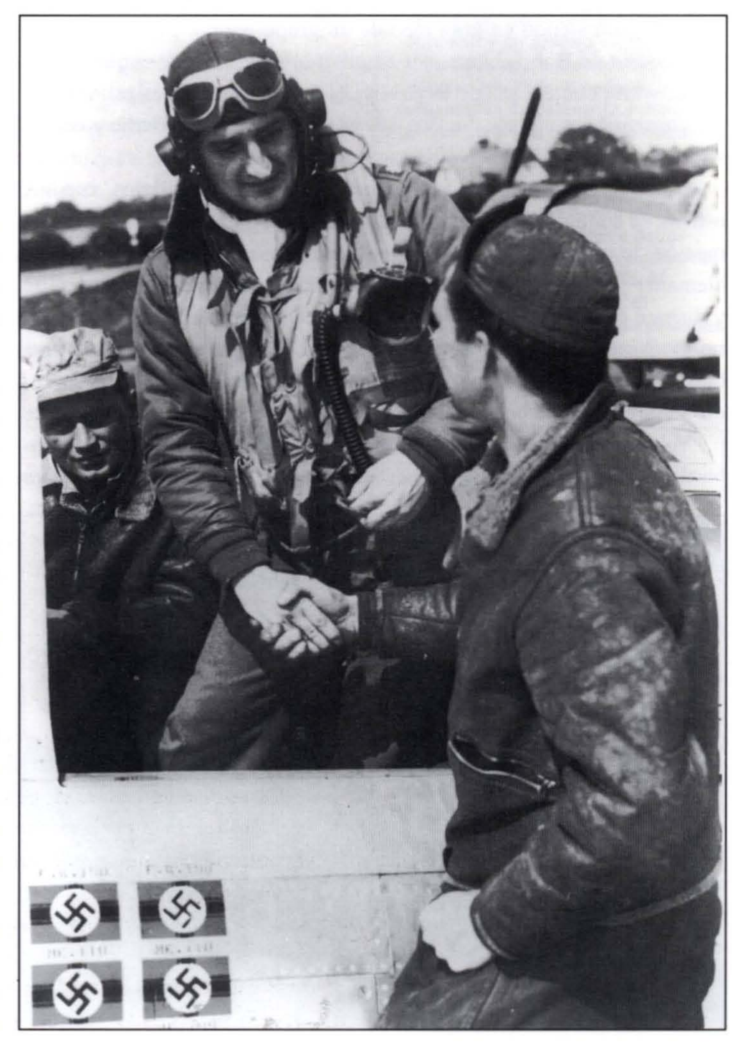
ABRIL DE 1944

El nuevo mes comenzó con una misión a Estrasburgo el 1 de abril que provocó una escasa reacción positiva por parte de la Jagdwaffe. Por lo tanto, en el vuelo de regreso a casa el 56 FG se permitió un ataque de castigo contra un pequeño aeródromo en Lille, aunque no llegó a conseguirlo. La escuadrilla mandada por el CO del 61 FS (y as de 11,5 derribos) Jim Stewart se dio cuenta demasiado tarde, después de haber iniciado el ataque, de que se trataba de una trampa. Las baterías de la artillería antiaérea estaban esperando y el P-47 pilotado por Thomas Owens recibió impactos en los depósitos de combustible. Stewart chocó directamente contra un poste del telégrafo mientras le gritaba por la radio a Owens que saltara en paracaídas; los pilotos que lo observaron quedaron asombrados ya que del choque salió mucho peor parado el poste que el Thunderbolt. Owens no logró saltar en paracaídas y murió cuando su P-47 giró sobre sí mismo y chocó contra el suelo. Sin embargo, Stewart logró llevar su avión de vuelta a la base, donde el personal de tierra descubrió más madera en su estructura de la que los diseñadores habían previsto; un trozo del poste estaba incrustado en el ala pero, no obstante, Stewart había conseguido volver a Halesworth.

Después de dos frenéticos meses de acción, a comienzos de abril el Wolfpack tuvo dificultades para encontrar oposición aérea. Sin embargo, una escolta de bombarderos, el 9 de abril, le dio a Bob Johnson la primera oportunidad de aumentar su registro, desde el triple derribo del 15 de marzo, al derribar un Fw 190 mientras se encontraba sobre la zona de Husom en el Báltico.

En el primer día con éxito de lo que parecía un largo periodo, el Wolfpack tuvo otras reclamaciones que sumar. Uno de sus mejores pilotos, el segundo CO del grupo Dave Schilling, recibió la confirmación de dos Fw 190, además de dos dañados, un Fw 190 y un poco frecuente Junkers W 34.

Schilling identificó este último derribo como un "Ju 234", que no



Un firme apretón de manos recibe a Francis Gabreski, de vuelta de una misión en la primavera de 1944. El personal de tierra de *Gabby* siempre mantenía actualizado el marcador del as, registrando de manera fidedigna la identidad de los aviones alemanes derribados en cada ocasión e inscribiendo elaboradas banderas, que trasladaban de avión a avión.

existía, por lo que la película de la cámara de su ametralladora debió facilitar la confirmación de que él había derribado uno de los aviones correo monomotores más antiguos de la Luftwaffe.

El Capt Paul Conger del 61 FS/56 FG consiguió su cuarto derribo el 15 de abril cuando derribó un Fw 190 en la zona de Elmhorn, aunque este éxito quedó más que ensombrecido por la pérdida de otro as del Wolfpack ante la siempre creciente amenaza de la artillería antiaérea. El Maj Leroy Schreiber, CO del 62 FS, fue derribado sobre el campo de aviación de Flensburg con el P-47D-21 43-25577/LM-T. Este as de 12 derribos había mandado el escuadrón desde el 9 de febrero.



El Capt Walker *Bud* Mahurin siempre era fotografiado con una sonrisa en la cara; este piloto del 63 FS disfrutó de un gran éxito sobre Europa hasta que fue derribado al atacar un Do 217 el 27 de marzo de 1944. Su filosofía consistía en que los pilotos tenían que tener la suerte de su lado para sobrevivir y esta creencia le fue de gran ayuda a Mahurin. Un ejemplo de ello fue su habilidad para evitar la captura por parte de los alemanes durante casi seis semanas y sobrevivir para volar y combatir de nuevo en el Pacífico.

MAYO DE 1944

En la primavera de 1944 recibió más impulso el reequipamiento de los grupos del VIII Mando de Caza con los P-51 y el 359 FG estaba preparado el día 6 para anotar su primera misión con los Mustang. Ésta marcó el final para los pilotos que intentaban conseguir la condición de ases con los P-47. El Lt Robert Booth fue el que se quedó más cerca con cuatro derribos; se convertiría en as al doblar este registro con los P-51B.

Aunque cuatro grupos ya se habían actualizado con los Mustang, el 56 FG siguió siendo en gran medida un grupo de P-47, con pilotos de la categoría de Bob Johnson que seguían infligiendo graves pérdidas a la Luftwaffe con el caza de Republic. El 8 de mayo el infatigable Johnson consiguió sus últimos dos derribos en otra misión hacia Berlín y Brunswick. Su informe de este enfrentamiento decía así:

"Unos 30 alemanes se encontraban sobre los bombarderos, con sus estelas de condensación serpenteando en el cielo. Salía humo de la formación de bombarderos y uno caía hacia abajo. Comencé a ir tras los alemanes y entonces vi a un Me 109 lanzarse en picado sobre mí. Giré y disparé contra él, pero fallé. Luego él me atacó y falló. Hice otro viraje y él intentó superarme, el loco. Descendió, girando y virando para huir, y yo le alcanzaba en cada medio tonel. Cuando su ala se desprendió llegué a la conclusión de que había acabado con él".

"Volvimos por aquellas estelas de condensación por encima de los bombarderos. Por aquel entonces, yo estaba abajo, a unos 3.000 pies entre las



El poco corriente nombre de este avión lo eligió Johnson para dar publicidad a los esfuerzos de los hombres en tierra (en este caso el mecánico de vuelo Sgt J. C. Penrod), sin los cuales los hombres en el aire (Sam Johnson) lo habrían pasado mal para conseguir todos sus derribos. Aquí se puede ver al Brig Gen Francis Griswold, Jefe de la Plana Mayor del VIII Mando de Caza, y al Brig Gen Jesse Auton, CO de la 65 FW, recibiendo una explicación por parte del propio Johnson sobre los nombres.

irregulares nubes. El Lt Harold Hartney, mi hombre número tres, gritó que una pareja de Fw 190 se lanzaba en picado. Él salió tras ellos bajo una nube y yo le dije que me uniría a él cuando salieran. Entonces comenzó a gritar pidiendo ayuda".

"Vi a los Focke-Wulf salir, luego el Thunderbolt de Hartney y, a continuación, otros cuatro alemanes más persiguiendo al Thunderbolt. Llegué de frente contra aquellos cuatro. Uno de ellos destelleaba contra mí con sus ametralladoras de 8,46; yo le di lo suyo. Alcancé el motor y cayó soltando humo hasta que explotó. Los otros tres se alejaron".



El Sgt Penfold (a la izquierda), Johnson y su armero (desconocido), adecuadamente engalanado con un pañuelo de proyectiles de calibre 12,7 mm, posan para una fotografía oficial de la USAAF.

Las últimas victorias de Bob Johnson igualaron primero y superaron después el registro del mejor as estadounidense de la I Guerra Mundial, Eddie Rickenbacker, que había derribado 26 aviones alemanes. La superación de este antiguo récord por parte de un piloto del TOE (el mejor as estadounidense de todos los tiempos, Richard Bong, fue el primero en mejorarlo en abril de 1944) no hizo sino acabar con la carrera de Johnson como piloto de caza ya que el Alto Mando de la USAAF le ordenó volver a casa, con efectos inmediatos. Le llovieron las giras para la recaudación de fondos para los bonos de guerra, las charlas con los trabajadores de las fábricas y las entrevistas, y Bob Johnson, que había ascendido a comandante a su regreso a Estados Unidos, se sintió realmente en el circuito público como pez en el agua y se quedó en él.



El P-47D-5 de *Bud* Mahurin está a punto de volar de nuevo a juzgar por la bien vestida figura del as sobre el ala izquierda, conversando con su mecánico de vuelo. Al contrario que los pilotos, el personal de tierra no tenía periodos de servicio, sino que permanecía en el teatro de operaciones mientras durara la guerra.

EL DÍA D Y DESPUÉS

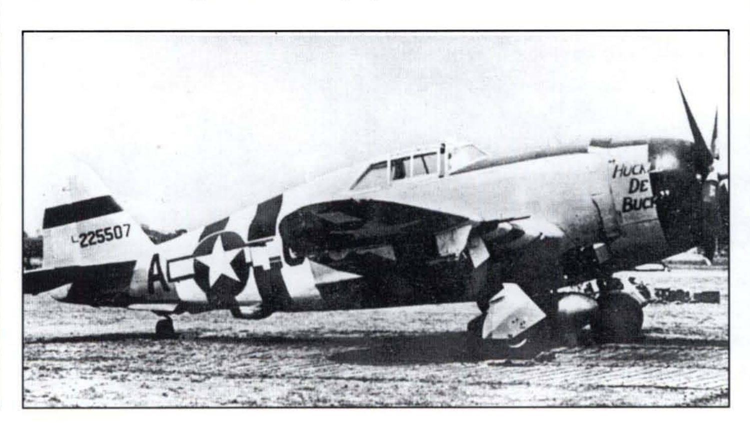
Durante los trascendentales acontecimientos del 6 de junio, el Día D, los cazas aliados volaron a discreción sobre las cabezas de playa de Normandía. Las unidades de P-47 de la 9ª Fuerza Aérea participaron muy activamente, atacando blancos terrestres a lo largo de la costa y en las proximidades de los desembarcos. Los cazas enemigos no se hicieron muy presentes a la vista del gigante aliado sobre las playas de la invasión, aunque ni las salidas tácticas ni las escoltas de la 8ª se realizaron sin costes. El as de cinco victorias Lt Evan McMinn, del 61 FS, cayó víctima de los cazas o de la artillería antiaérea (los detalles no son seguros) y murió cerca de Bernay, siendo su avión uno de los cinco P-47 que perdió el VIII Mando de Caza en el Día D.

La superioridad aérea sobre las playas durante los primeros y vitales días de la operación Overlord la mantuvieron cientos de unidades de caza aliadas; la Luftwaffe no estaba en posición de organizar nada que no fueran unas cuantas salidas simbólicas, que tuvieron pocos resultados.

Veinticuatro horas después del Día D, alguien que había llegado relativamente tarde al 56 FG, el Lt George Bostwick, derribó su primer avión (un Bf 109) sobre el campo de aviación de Grandvilliers. A éste le siguió un triple derribo de Bf 109 (y una solitaria reclamación de uno dañado) el 4 de julio cerca de Conches.

JULIO DE 1944

George Bostwick se convirtió en as el 6 de julio cuando dio cuenta de un Bf 109 en la región francesa de Beaumont, siendo éste su último derribo durante siete meses. Julio fue un mes de intensas actividades para el 353 FG, que sólo perdió cuatro P-47 en 29 misiones. Desgraciadamente, entre este pequeño número se encontraba el CO del grupo, un respetado piloto y un destacado as, Col Glenn Duncan. Había logrado 5,5 derribos desde el Día D, lo cual elevó su total final a 19,5 victorias, superando de esta forma el antiguo récord del grupo de Walt Beckham con 18. El 7 de



Los Thunderbolt *razorback* sobrevivieron bastante a la era de los *bubbletop*, incluido el P-47D-21 *Huckle de Buck* del 63 FS/56 FG. No se ha podido identificar al piloto (o pilotos) de este avión. Las franjas completas de la invasión que aparecen en esta toma se utilizaron durante un breve período de tiempo, por lo que la realización de esta instantánea se puede fechar a finales de junio/comienzos de julio de 1944.

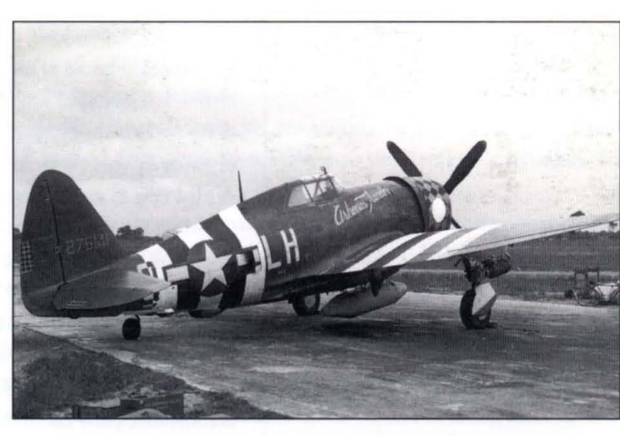
julio, el Col Duncan pilotaba su P-47D-22, denominado Dove of Peace VII, como parte de una misión de apoyo para la penetración de 45 aparatos B-17. El punto de separación para los cazas era el lago Dummer y fue allí donde comenzó la acción.

Para desviar la atención de los alemanes de los bombarderos pesados, Duncan decidió realizar un ataque de castigo en las proximidades del campo de aviación de Wesendorf. Se acercó y acribilló un He 111, pero la artillería antiaérea ligera lo tuvo rápidamente a su alcance y, cuando Duncan se recuperaba, algunos impactos cortaron un conducto del aceite. Con el motor recalentándose rápidamente, Duncan voló hacia el oeste, decidido a llegar tan lejos como fuera posible de Alemania antes de que tuviera que hacer descender su avión. No lo consiguió porque el Dove VII sólo logró mantenerse en el aire durante otros 14 minutos, tiempo en el que había conseguido llevar a Duncan hasta Nienburg. Aterrizó sobre la panza al noroeste de la ciudad y otros pilotos del 353 FG que fueron testigos del aterrizaje forzoso vieron a Duncan lanzar una granada incendiaria en la cabina y alejarse caminando del Thunderbolt en llamas. Aunque contentos por ver a su jefe vivo y aparentemente sano, no obstante los pilotos quedaron consternados por su baja para el grupo.

El vacío dejado por Glenn Duncan se llegó a sentir hasta el nivel del General William Kepner, al mando de los cazas de la 8ª Fuerza Aérea. Él envió un telegrama al 353 en el que expresaba su profundo disgusto por los acontecimientos de aquel día y a pesar de la última llamada de Duncan a sus compañeros pilotos de que le volverían a ver en tres semanas, él no regresó hasta abril de 1945. Evitó la captura, salió caminando de Alemania y pasó el resto de la guerra con la resistencia holandesa.

Aunque el 7 de julio fue un mal día para Glenn Duncan, para el as Capt Fred Christensen, del 62 FS/56 FG, no pudo ser mejor ya que se convirtió en el tercer piloto de caza de la 8ª Fuerza Aérea que alcanzó la condición de as en un día. Al mando de su escuadrón en una misión de escolta, Christensen percibió actividad mientras su formación pasaba sobre el campo de aviación de Gardelegen. Al descender para mirar más de cerca vio a unos 35 aviones dispersados, por lo que mandó a su escuadrilla hacia el este, con la idea de dar la vuelta y atacar aquellos blancos terrestres. Cuando los P-47 realizaron el viraje, los pilotos vieron a una docena de Ju 52 que acababan de colocarse en disposición para aterrizar.

Los pesados aviones de transporte alemanes, que volaban en parejas, eran unos blancos demasiado buenos como para dejarlos pasar y Christensen mandó su escuadrilla a por los derribos. Debido a la excitación olvidó soltar los depósitos exteriores, pero este descuido resultó ser útil ya que el Thunderbolt perdió más velocidad de lo que lo habría hecho de la otra forma. La lentitud de los Ju 52 los convertían a veces en blancos más difíciles de lo que muchos pilotos de caza podrían haber imaginado debido a los errores en el cálculo de la velocidad relativa de aproximación. Fred Christensen no cometió este error:



El Día D fue un día tan frenético para los grupos de P-47 de la 8ª Fuerza Aérea como lo fue para cualquiera de los grupos tácticos que realizaron salidas de ataques terrestres. El P-47D-15 *Arkansas Traveller* (el aparato del Capt Dewey Newhart), que llevaba el nombre de *Mud N'Mules* en el lateral izquierdo, con una mula coja en las cuadros del morro. Newhart prestaba sus servicios como CO del 350 FS cuando se convirtió en uno de los ocho pilotos derribados del 353 FG el 12 de junio durante un ataque de cazabombarderos a primera hora de la mañana sobre Dreux/Evreux, que fue contrarrestado por los Bf 109. Durante aquel feroz combate aéreo murieron seis pilotos, incluido Newhart.

"Les vi saliéndose de la formación por la izquierda y realizando un gran círculo hacia el campo de aviación. Entré en la zona de vuelo desde arriba, me coloqué junto al último Ju 52 y disparé al siguiente por delante de mí. Vi impactos en el ala y en el motor izquierdos, pero pasé sobre él antes de que pudiera ver más resultados. Mi punto afirmó que ardió y explotó en el aire después de que yo le sobrepasara".

"Me alineé con el segundo y le disparé desde bastante cerca, registrando impactos en las dos alas y en el fuselaje. Grandes llamas salían del avión hacia atrás. El tercer Ju 52 se encontraba en un viraje hacia la izquierda. Disparé una ráfaga con 15º de desviación, advirtiendo muchos impactos. Cuando dejé de disparar sus depósitos de combustible derechos estaban en llamas. El piloto del Ju 52 intentó aterrizar el avión en un campo cerca del aeródromo, pero las llamas crecieron y ardió en los pastos".

"Durante mi siguiente ataque contra otro Ju 52 mi motor se bloqueó y yo perdí algunos preciosos momentos cambiando los depósitos de combustible. Me coloqué junto a él y lancé mis depósitos al mismo tiempo. A continuación, encontré otro Ju 52, lancé una ráfaga corta contra aquel avión y percibí unos cuantos impactos. Entonces él intentó alguna acción evasiva picando con un ángulo de 60º. Teniendo en cuenta que se encontraba a sólo 100 pies del suelo, no pudo recuperarse y se estrelló contra el terreno".

"Entonces me alineé justo por detrás con el quinto (Ju 52) y esperé hasta que estuve muy cerca para disparar. Los impactos se concentraron alrededor del fuselaje y dentro de cada motor, donde se encontraban los depósitos no sellados. Cuando pasé junto a él ardían las dos alas y el avión se salió por la derecha y cayó en picado al suelo".

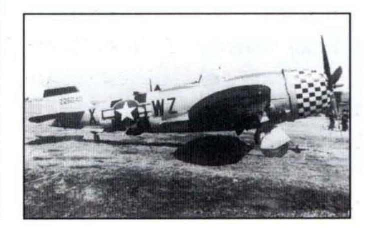
"Esto dejaba un avión justo por delante del quinto aparato que acababa de derribar, y que se estrelló justo en el borde del campo de aviación. Aceleré a través de la artillería antiaérea y le solté una buena ráfaga en las dos alas. Salieron llamas desde los depósitos exteriores, pero él intentó aterrizar de todas formas. Lo consiguió y ardió en medio del campo de aviación. Mientras tanto, tuve que hacer un viraje de 180º para evitar la feroz artillería antiaérea. Conté nueve fuegos, incluyendo el que había en el campo de aviación. El décimo Ju 52 se estrelló en la ciudad donde no pude verle".

Un nuevo jefe asumió el mando del 63 FG el 17 de julio; se trataba del Maj Joe Egan (con cinco victorias en su haber), que había estado con esta unidad desde febrero de 1943. Desgraciadamente, la duración del nuevo CO en su puesto apenas iba a ser de 48 horas ya que el día 19 fue derribado y murió por culpa de la siempre letal artillería antiaérea; su avión cayó al noreste de Nancy.

Con seguridad, la artillería antiaérea fue el enemigo más mortífero del VIII Mando de Caza durante los últimos 18 meses de la guerra y tanto los veteranos experimentados como los novatos fueron víctimas del síndrome de "una pasada más", una frase que los pilotos de caza solían pronunciar cuando se lanzaban en picado para acabar con un blanco que había sido "despertado" invariablemente por anteriores incursiones de bombardeo y/o castigo. No siempre era una línea de acción aconsejable.

En un sorprendente número de casos, considerando el fatal desgaste sufrido por los Jagdflieger en aviones igualmente bien fabricados, los pilotos estadounidenses vivieron para lamentar sus acciones cuando la artillería antiaérea les derribaba o cuando se estrellaban debido a alguna otra causa. Le podía ocurrir al mejor, y a última hora del 20 de julio los

Este P-47D-25, en Duxford con buen aspecto, era el aparato del Lt Ross Orr el 1 de julio de 1944 cuando fue atacado a 16.000 pies por más de 30 Bf 109, llevando todavía colocadas las bombas. Este avión fue visto por última vez cayendo en llamas, pero Orr saltó en paracaídas y se convirtió en prisionero de guerra.





Bob Johnson (en el centro) se colocó en el ángulo publicitario durante muchas sesiones fotográficas, aunque en esta apenas posó ya que probablemente este grupo fue fotografiado después de volver de una misión de combate del *Wolfpack*. En el extremo izquierdo se puede ver a su as compañero del 56 FG, Lt Joe Powers.

muchachos de Boxted perdieron finalmente las esperanzas de que, por algún milagro, el CO del 61 FS Lt Col Gabby Gabreski volviera para subirse a bordo del avión de transporte preparado para llevarle a casa para un permiso de 30 días. No iba a ser así ya que su P-47D-25 camuflado yacía destrozado en un maizal a un kilómetro del campo de aviación de Bassinheim.

Gabreski había localizado la base después de una escolta sin incidentes para los bombarderos pesados de la 4ª Fuerza de Bombarderos que atacaban el centro de Alemania. Consiguientemente, su escuadrón realizó un ataque de castigo contra el campo de aviación y, a continuación, las escuadrillas Amarilla y Azul se retiraron. Sin embargo, todavía había algunos blancos tentadores que atacar; varios Bf 110 y He 111 parecían haber sobrevivido indemnes. Gabreski llevó su Escuadrilla Blanca una vez más hacia abajo y mientras bajaba él mismo seleccionó un He 111 y abrió fuego. El Heinkel se incendió inmediatamente y Gabby decidió realizar una de esas últimas pasadas. Nada le alcanzó, pero chocó contra el suelo y dobló las puntas de las hélices, lo cual dejó al Thunderbolt con fuertes vibraciones y perdiendo velocidad. Este error del piloto, aparentemente básico, se debió casi con toda seguridad a que Gabreski no era en absoluto consciente de la excesiva velocidad vertical producida por el combustible adicional que llevaba el P-47 bubbletop. Posteriormente se descubrió que los pilotos podían subestimar fácilmente la diferencia que suponía el combustible adicional para el manejo del caza, y como el avión de Gabreski había sido el primero de su clase enviado al 61 FS, probablemente no había habido tiempo suficiente para comprobar sus características de vuelo, especialmente en cotas muy bajas.

No había nada que hacer excepto buscar un lugar para aterrizar, y rápidamente. Gabby localizó un maizal hacia el que dirigió el HV-A. Se inclinó pero se volvió a estabilizar, empujó la cúpula y salió. Ahora estaba él solo. Aunque Gabreski escapó durante cinco días, finalmente este as con 28 victorias fue capturado.

Aquel día la artillería antiaérea alemana también reclamó dos pilotos de los Thunderbolt del 356 FG, mientras que el 56 FG también estuvo de luto por la pérdida del Lt Earnest, que murió cuando su avión se estrelló en el Canal de la Mancha.

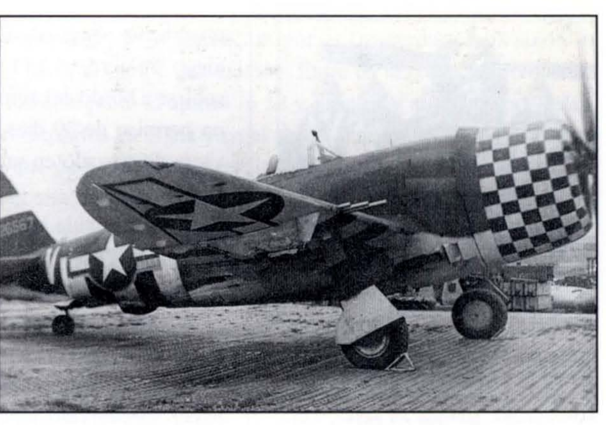
AGOSTO DE 1944

El 12 de agosto Hub Zemke dijo finalmente adiós al 56 FG y pasó su puesto de responsabilidad al Lt Col Dave Schilling. Recibir el mando del Wolfpack era simplemente una recompensa para un piloto destacado y Zemke, que estaba a punto de recibir un nuevo nombramiento como CO del 479 FG, equipado con los Mustang, se fue sabiendo que "sus" Thunderbolt estaban en buenas manos. El primer derribo de Schilling como jefe del grupo llegó el día 28 de aquel mes y elevó su registro a 14 victorias confirmadas y seis dañados, y a las 09:30 añadió el 14.º (un He 111 derribado sobre la Línea Sigfrido, al sur de Trier). Pilotaba un P-47D-25 bubbletop en aquella ocasión, siendo éste el primero de los cuatro derribos que lograría con este avión.

Relativamente pocos pilotos del VIII Mando de Caza fueron capaces de lograr victorias o incluso de tener alguna oportunidad de pilotar los últimos P-47D equipados con la cúpula de amplia visión. Esto se debió a que la

mayoría de ellos finalizaron sus periodos de servicio y recibieron el traslado de vuelta a Estados Unidos antes de que sus respectivas unidades recibieran los aviones o antes de que los grupos hubieran intercambiado los Thunderbolt por los Mustang.

Los modelos razorback también siguieron en la brecha hasta finales de 1944 y era más habitual que los grupos pasaran de los primeros modelos de P-47 a los P-51 sin siquiera recibir los bubbletop. Una excepción a esta regla fue el 78 FG de Duxford, que no hizo el traspaso hasta diciembre de 1944. Esto supuso que ases como el segundo CO del grupo, Lt Col Jack Oberhansly, tuvieran que utilizar los P-47D-28 en combate. Este veterano piloto, que había pasado a formar parte del 78 FG ya en mayo de 1942 y que mandó el 82 FS desde agosto de 1943 hasta mayo de 1944, reclamó su sexta y última victoria el 28 de agosto; su víctima fue un Ju 88 que se estrelló en la zona de Charleroi.



Quince Brown, del 84 FS/78 FG, logró su último derribo con este P-47D-27 (42-26567) el 1 de septiembre de 1944. Cinco días después atacó el campo de aviación de Vogelsand con el P-47D-28 44-19569/WZ-Z. Alcanzado por la artillería antiaérea, saltó en paracaídas desde unos 1.200 pies. El hecho de que se viera a Brown vivo y bien y, aparentemente, escapando sobre el terreno infundió a sus colegas de Duxford grandes esperanzas con respecto a su supervivencia. Sin embargo, finalmente se enteraron de que este as de los P-47 había sido capturado y, posteriormente, ejecutado por un oficial de la Schutzstaffel SS, que después de la guerra fue consiguientemente perseguido y juzgado por este asesinato.

Sólo tres grupos de la 8ª Fuerza Aérea, aparte del 56, llegaron siquiera a utilizar los modelos P-47 bubbletop (a partir del grupo de fabricación D-25 en adelante) en combate; se trató del 78 FG, el 353 FG y el 356 FG. Los otros cinco grupos restantes recibieron todos los P-51 como nuevo equipamiento en el momento en el que los Thunderbolt bubbletop hicieron su aparición en el TOE.

SEPTIEMBRE DE 1944

La artillería antiaérea provocó la retirada de otro as del VIII Mando de Caza del orden de combate el 6 de septiembre cuando el Oficial de Operaciones del 84 FS, Maj Quince Brown, cayó al oeste de Schleiden, después de atacar el campo de aviación de Vogelsand con un P-47D-28. Brown, creador del ataque de castigo con el P-47 y el mejor as del 78 FG con 12,333 derribos, estaba destinado a no llegar a un campo de prisioneros ya que fue asesinado por un oficial de la SS poco después de ser capturado.

Una eficiente organización para el tratamiento de los prisioneros, apoyada por una bien difundida orden de enviar a los aviadores aliados derribados a la Luftwaffe lo antes posible, hizo que estos incidentes de ejecuciones sumarísimas y asesinatos por parte de civiles fueran felizmente poco frecuentes, pero seguía habiendo riesgos. Y fueron cada vez más hacia el final de la guerra, cuando la infraestructura alemana comenzó a desmoronarse ante el avance aliado.

En el otoño de 1944 las celdas de los campos de prisioneros alemanes se parecían cada vez más a reuniones de pilotos de caza. Otro aviador que ingresó en este "club" en expansión en aquel momento fue el Lt Billy Edens, del 56 FG que, tras haber logrado siete victorias aéreas y cinco sobre el terreno con el 62 FS, fue alcanzado por la artillería antiaérea cerca de Trier el 10 de septiembre.

El Maj Les Smith, tras haber logrado seis victorias durante su primer periodo de servicio con el Wolfpack, volvió para asumir el mando como CO del 62 FS durante su segundo periodo de servicio con el 56 FG, justo el mismo día en que cayó Edens. Mantendría este puesto hasta el 26 de enero de 1945, cuando se convirtió en segundo CO del Grupo.

ARNHEM Y HACIA ALEMANIA

La orden de operaciones 578 que se llevó a efecto el 18 de septiembre de 1944 haría que el 56 FG recordara aquel día durante mucho tiempo. Los recuerdos no serían agradables ya que todos los grupos de bombarderos realizaron misiones de apoyo para la operación Market Garden, el intento por parte de fuerzas británicas y canadienses de capturar los puentes sobre el Rhin en Arnhem, Holanda. Una operación que se desarrolló mal desde el principio debido principalmente a la dispersión de las tropas paracaidistas frente a unas defensas mucho más fuertes y alerta, que la Inteligencia conocía pero a las que no dio la debida importancia. Se necesitó un fuerte apoyo aéreo, incluida una acción contra la artillería antiaérea por parte de los grupos de caza de la USAAF, que no era la salida preferida que realizar ya que para hacer el trabajo con efectividad los pilotos tenían que esperar a que les disparasen para localizar los cañones que tenían que destruir.

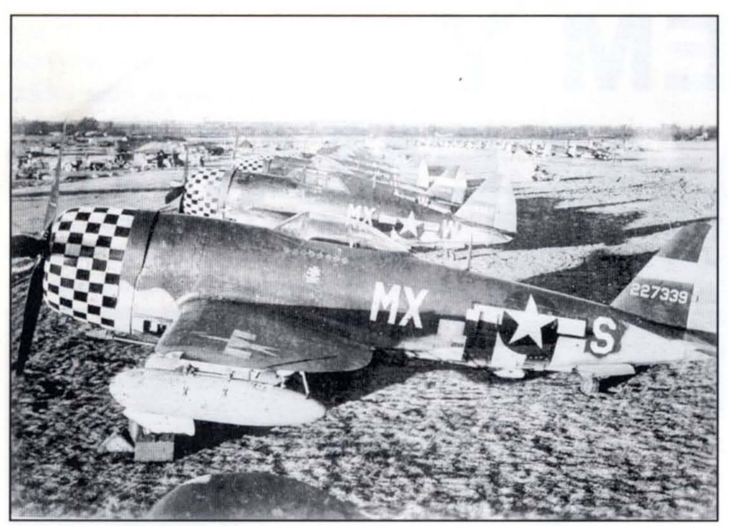


El Lt Edward Albright, del 63 FS, pilotó el P-47D-28 44-19786 del *Wolfpack*. Murió en este avión en la notoria misión que realizó el 56 FG el 18 de septiembre de 1944 como "acoso a la artillería antiaérea" en apoyo de la operación de Arnhem. Éste fue, con seguridad, el peor día de la historia del *Wolfpack* ya que de los 39 P-47 que despegaron 16 fueron derribados y otros 12 resultaron gravemente dañados.

El recién ascendido Maj Bunny Comstock, CO del 63 FS/56 FG, asumió el mando de la misión y, consiguientemente, mandó 39 P-47D desde Boxted a las 14:37 con destino a Turnhout, en Holanda. Las nubes bajas obligaron a realizar una aproximación a ras del suelo y los Thunderbolt se encontraron con una intensa artillería antiaérea. La advertencia en la reunión informativa de no disparar hasta recibir fuego no fue seguida, ya que aparentemente no se había comunicado tal restricción a las unidades aliadas de artillería antiaérea. Les dejaron pasar y derribaron un P-47 del Wolfpack, mientras que sus equivalentes alemanes lo hicieron mucho mejor ya que siguieron a los aviones desde un lado, una tarea bastante sencilla para las experimentadas dotaciones de las piezas. Entre los pilotos derribados se encontró el punto de Comstock, aunque pudo escapar caminando y reunirse con el grupo al día siguiente.

Cuando se publicaron las cifras de bajas del 18 de septiembre su lectura resultó impresionante. El Wolfpack perdió 16 de los P-47 enviados, mientras que otros 12 sufrieron importantes daños en combate. Ocho pilotos saltaron en paracaídas o aterrizaron en territorio aliado, tres estaban tan malheridos que fueron enviados a casa, uno murió en un aterrizaje sobre la panza, otro fue hecho prisionero de guerra y tres desaparecieron en combate.

A pesar de fracasos tan costosos como los de Arnhem, con sus representativas bajas de aviones y pilotos, la guerra aérea iba claramente bien para los aliados, aunque el avance de las fuerzas terrestres en su paso a



Esta instantánea de una hilera de aviones en Duxford muestra los aparatos del 82 FS, con un modelo *bubbletop*, adornado con los derribos, en primer plano. El P-47D-22 *razorback* que se encuentra en segundo lugar es el *Miss Behave*.

territorio alemán era desalentadoramente lento.

El 21 de septiembre el cuartel general de la 8ª Fuerza Aérea redujo la cifra especificada de 300 horas para que los pilotos completaran sus periodos de servicio a 270 horas. Los responsables de la estadística habían calculado que las probabilidades de que los hombres sobrevivieran a los periodos de servicio, según el cálculo antiguo, habían descendido en un 1%, siendo la razón principal el desgaste infligido por los ataques terrestres. Y aquel avance hacia Alemania iba a suponer un importante retroceso.

LA AMENAZA A REACCIÓN

Aunque el hecho de que los alemanes hubieran logrado poner en situación operativa proyectiles y aviones a reacción provocó una gran ansiedad entre los jefes de bombarderos de la 8ª Fuerza Aérea, no había mucho que ellos pudieran hacer hasta que el enemigo mostrase su fuerza. Mientras tanto, circulaban rumores por todas las unidades sobre la amenaza a reacción con los datos provisionales sobre los aspectos más destacados del Me 163 y el Me 262. Los pilotos de caza no podían hacer gran cosa excepto esperar a los acontecimientos y enfrentarse a lo peor, si los brillantes datos de funcionamiento de los nuevos adversarios eran tan buenos como proclamaban las fuentes de Inteligencia.

El 1 de noviembre el Lt Walter R. Groce, del 63 FS/56 FG, se encontró en posición de responder a algunas de estas preguntas. Groce y un grupo de Mustang atacaron un Me 262 que estaba a punto de atacar a los bombarderos. El avión ya había sido dañado, pero una ráfaga con deflexión completa de las ametralladoras de Groce hizo el resto. El Me 262 comenzó a arder y su turborreactor derecho se incendió. Groce siguió al avión hacia abajo y vio al piloto alemán saltar en paracaídas. La película de la cámara de su ametralladora mostró impactos claramente visibles en el reactor. Probablemente, esta película se exhibió más de una vez a otros pilotos del Wolfpack para observar los puntos más destacados del avión al que se iban a enfrentar en los próximos meses. Aunque por entonces ya se había visto de primera mano el funcionamiento del reactor, nadie podía responder todavía a la vital pregunta de "¿cuántos tienen?" con una cierta seguridad.

El 20 de noviembre el 356 FG acababa de finalizar su actualización con los Mustang y en aquel día se registró la primera misión con los P-51. Una baja más en el registro del 78 FG el 26 de noviembre fue el CO de la Escuadrilla A del 82 FS, Capt Joe Hockery. Ya había derribado dos Bf 109 y había alcanzado un Fw 190 cuando se enfrentó a más cazas, y aquella vez salió perdiendo. Hockery, un as con siete derribos, fue uno de los pocos ases de los P-47 derribado por los cazas de la Luftwaffe y vio el resto del conflicto como prisionero de guerra.

DICIEMBRE DE 1944



El Lt Robert Laho pilotó el P-47D-28 42-28615-WZ-X. Tiene un llamativo dibujo junto al nombre y un espejo retrovisor del tipo del Spitfire, un accesorio muy buscado que se instaló en muchos Thunderbolt.

El sombrío invierno de 1944-1945 permitió que la última contraofensiva del Ejército alemán en Occidente fuera hacia delante encubierta por una manta de mala climatología que mantuvo a las fuerzas aéreas tácticas aliadas ancladas al suelo. Cuando llegaron las noticias del avance alemán, era cuestión de intentar de forma desesperada poner todo aquello disponible en el aire en un intento de impedir mayores ganancias del enemigo en lo que se llegó a conocer como la Batalla de las Ardenas. En esta última fase, el 78 FG ya había recibido sus nuevos P-51B Mustang en Duxford, pero el 19 de diciembre se organizó una misión de "máximo esfuerzo" con los Tunderbolt para escoltar a los bombarderos pesados hasta Trier. Cuarenta P-47 finalizaron la misión sin avistar a la Luftwaffe, con una sólida capa de nubes desde los 10.000 pies hacia abajo hasta una densa niebla a 300 pies del suelo. Los aviones del 78 sí se enfrentaron más tarde con los cazas enemigos, unos 20 Fw 190 y Bf 109. Es de destacar que los alemanes no parecieron excesivamente agresivos y huyeron hacia la protección de las nubes, que nunca estaban muy lejos; no obstante, los pilotos estadounidenses trabajaron bien y derribaron a siete antes de que sus adversarios desaparecieran entre las nubes.

A causa de combatir más contra el clima que contra el enemigo y de la cancelación de varias misiones, los pilotos del 78 pudieron disfrutar, por un lado, de unas tranquilas Navidades e intensificar, por otro, la instrucción para la actualización con los P-51. Finalmente, esto dejó todos los P-47 operativos restantes concentrados dentro del 84 FS.

A pesar de la situación climatológica sobre el nuevo frente de batalla de las Ardenas, los cazas y los bombarderos medios salieron el 26 de diciembre; 48 P-47 del 56 FG realizaron patrullas de caza libre en las zonas de Malmedy y Colonia-Bonn, donde se encontraron con unos 20 cazas alemanes. El Maj Leslie Smith estaba al mando del Wolfpack aquel día y su Escuadrilla Blanca Diaria se lanzó en picado sobre cuatro Fw 190 con cobertura superior de Bf 109. Les Smith, que había completado previamente un periodo de servicio con el 61 FS con el que se convirtió en as, volvió para un segundo periodo y recibió el mando del 62.

En el consiguiente combate, dio cuenta rápidamente de un Focke-Wulf mientras su punto, Lt Alfred Perry, derribó dos. Ninguno de los Bf 109 fue en ayuda de los Focke-Wulf, casi con toda seguridad porque el 61 FS y el 63 FS se habían colocado como cobertura superior de la escuadrilla de Smith. Cuando el 56 puso rumbo a Inglaterra, cualquier posibilidad de celebración en los familiares alrededores de Boxted quedó frustrada ya que la base estaba completamente cubierta por la niebla. Algunos P-47 aterrizaron en otros campos de aviación en Inglaterra, mientras que el resto dio la vuelta y descendió sobre la primera base apropiada en el continente.

El 29 de diciembre el 78 utilizó los Mustang por vez primera como grupos A y B, y el 84 FS organizó 32 P-47 como grupo C. Los P-51 escoltaron a los bombarderos mientras que el 84 voló sin rumbo con otros aviones de la 9ª Fuerza Aérea sobre Coblenza y Luxemburgo, buscando sin demasiado entusiasmo a la Luftwaffe. Al día siguiente se dio la misma historia frustrante, con los controladores aéreos en tierra posicionando mediante vectores a los P-47 únicamente en torno a aviones amigos en lugar de enemigos.

Durante la última misión del 78 en 1944, 14 P-47 ofrecieron su apoyo libre a los bombarderos bajo el control mediante alarma previa por microondas (MEW) a cambio de relativamente poca acción. Sin embargo, Pat Maxwell derribó un Fw 190 como la 400ª victoria en combate aéreo del grupo durante la guerra tras un breve ataque a los trenes. Recibió una jarra de cerveza de plata para celebrar el acontecimiento.

ENERO DE 1945

El día en que la fuerza de caza de la Luftwaffe realizó su última gran demostración de fuerza en Occidente al atacar los campos de aviación aliados en Bélgica y Holanda, el 78 realizó sus últimas salidas con los P-47 desde Duxford. En aquel momento el 84 FS sólo disponía de cuatro aviones útiles, el resto permanecían en tierra o habían sido devueltos a los depósitos para redistribuirlos a los grupos dentro de la 9ª Fuerza Aérea o de l'Armée de l'Air francesa.

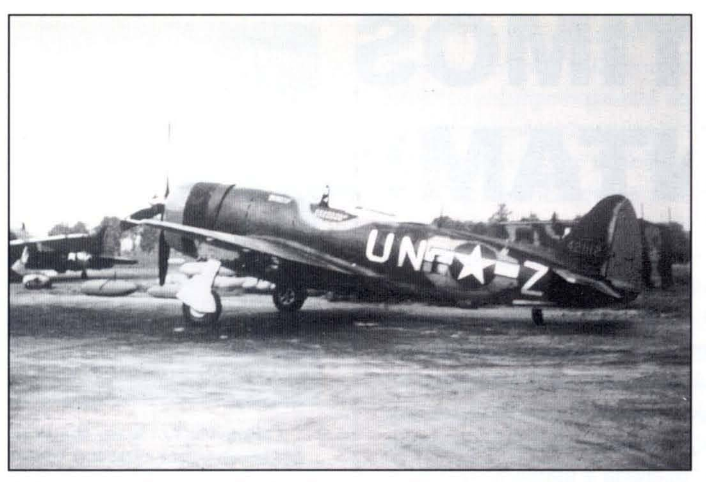
La misión del día de Año Nuevo no fue habitual para esta veterana unidad de los P-47 ya que el cuarteto de aviones mandado por el Capt Wilbur Grimes escoltó la última "bomba voladora" B-17 del Proyecto Aphrodite hacia su blanco. Cargada con 10.032 kg de explosivo Torpex, la vieja fortaleza estaba bien encaminada hacia Oldenburg en el momento en el que los Thunderbolt regresaron a casa.

La desaparición de los Thunderbolt con el morro en forma de damas negras y blancas de Duxford significó que el 56 FG quedó como el único usuario del caza de Republic dentro del VIII Mando de Caza. El espectro de los P-51 aparecía de vez en cuando ante ellos, pero el personal del Wolfpack (especialmente el personal de tierra que no quería mantener motores enfriados por líquido) consiguió resistir, incluso cuando la futura fiabilidad del P-47M parecía dudosa.

El modelo M era el Thunderbolt más rápido de toda la serie y también le dio a este caza el nivel de radio de acción que el Wolfpack siempre había necesitado. Ahora podían volar 400 kilómetros desde Inglaterra, ampliando esta cifra (con combustible interno) a un radio de acción de 848 kilómetros, lo que significaba que con el factor de seguridad de las bases disponibles en el continente para los aterrizajes de emergencia, el 56 podía cu-



El CO del 61 FS, Maj Donavon Smith, recogió probablemente el nombre *Ole Cock* del argot Cockney inglés para sus dos aviones, siendo éste el segundo P-47D-26 (42-28382) que apodó de esta forma. Se le puede ver en la zona de dispersión de Boxted con el código HV-S, una pareja de lanzacohetes de tres tubos instalada debajo de cada ala y una cinta más estática en la punta del ala para alertar a la gente de que el extremo del tubo de *pitot* sobresalía un tanto del borde de ataque del ala (las cabezas humanas no desean contactos inesperados).



El P-47M-1 44-21112 del Maj George Bostwick lucía el timón azul del 63 FS y el habitual y sorprendente acabado de camuflaje que solía variar de uno a otro avión. Bostwick, CO del escuadrón, fue el único as del *Wolfpack* que se enfrentó con éxito a los Me 262, utilizando este mismo avión.

brir por aquel entonces cualquier zona de Alemania. El problema era que se tardó semanas en decidir que los motores de los P-47M no tenían la necesaria protección contra los elementos antes de ser enviados y, por consiguiente, su fiabilidad fue baja.

Mientras tanto, el grupo utilizó una combinación de P-47D razorback y bubbletop, periodo durante el que el as de seis derribos Maj Jim Carter asumió el mando del 61 FS; no lograría más victorias, pero seguiría al mando del escuadrón hasta el día de la victoria en Europa.

El desgaste entre los ases de los Thunderbolt de la 8ª Fuerza Aérea siguió siendo relativamente alto hasta el final ya que, aunque la Jagdwaffe no logró derribar más que un puñado, la artillería antiaérea dio cuenta de la mayoría de los pilotos, que languidecían en los campos de prisioneros de guerra.

Antes de asumir el mando como CO del 62 FS el 26 de enero, parece ser que el Capt Felix Willy Williamson tuvo pocas oportunidades de pilotar el P-47M que se le había asignado. No consiguió ninguna victoria con él y en su lugar volvió al P-47D-28 con el que se había convertido en as en un día, el 14 de enero, al derribar cuatro Bf 109 y un Fw 190 al norte de Burg. A continuación, recibió un P-47D-30 del que también hizo buen uso al derribar un Bf 109 y un Fw 190 (además de un segundo Focke-Wulf dañado) el 3 de febrero sobre Berlín. Este botín de siete derribos en las dos primeras semanas de 1945 convirtió a Williamson en el mejor as de los P-47 en 1945 y él elevó su total final hasta 13-0-1. Se mantuvo al mando del 62 FS hasta el final de la guerra.

FEBRERO/MARZO DE 1945

Durante los primeros meses de 1945 los Me 262 siguieron hostigando a los bombarderos; aunque los grupos de escolta de P-51 se llevaron la parte del león de las acciones, los P-47 también superaron en varias ocasiones a estos aviones enemigos ostensiblemente superiores. Si los Me 262 lograban ganar altitud, normalmente eran los Mustang los que intentaban alejar a los pilotos de los reactores alemanes de sus blancos principales, pero en cualquier otro lugar del frente los "turbos" (especialmente el Arado Ar 234) se podían enfrentar a media docena más o menos de modelos diferentes de cazas tácticos aliados.

El segundo enfrentamiento directo de los P-47 del VIII Mando de Caza contra los aviones a reacción llegó el 14 de marzo, y aunque los cazas convencionales siguieron apareciendo de forma irregular durante las últimas semanas de la guerra, la época en la que los aviadores aliados se los encontraban en masa había pasado. En marzo ya era completamente seguro que los aviones a reacción que habían supuesto una amenaza potencial tan grande seis meses antes no se materializarían en cantidades importantes.

LOS ÚLTIMOS ENFRENTAMIENTOS

El Maj George Boswick mandaba de nuevo el 56 en una escolta hacia Alemania, el 5 de abril, en la que los cazas tenían órdenes estrictas de permanecer con los bombarderos que, en esta ocasión, eran los B-24 de la 2ª División. Pero cuando los Me 262 atacaron a los Liberator al norte de Regensburg, los pilotos de los P-47 no tuvieron otra opción sino reaccionar y el Capt John C. Fahinger, Oficial de Operaciones del 63 FS, derribó un Me 262 como su cuarto y último derribo de la guerra.

Dos días después, una persecución que llevó a los participantes estadounidenses y alemanes desde el sur de Bremen hasta el norte de Hamburgo finalizó con las últimas victorias para George Bostwick. Él mandaba el grupo B como parte de la escolta de una operación Ramrod, enviada para cubrir a nada menos que 1.200 B-17 y B-24. Para variar, la Luftwaffe apareció con una fuerza considerable y los diversos combates de aquel día produjeron 64 reclamaciones por parte de los cazas estadounidenses y no menos de 40 por parte de los ametralladores de los bombarderos. Bostwick derribó dos Bf 109 y dañó un Me 262 que localizó al norte de Hamburgo, elevando de esta forma su total final a 8-0-2 y seis victorias terrestres. Aparte de su solitaria victoria contra un Me 262 el 25 de marzo, todas sus reclamaciones fueron contra los Bf 109.

Con la guerra finalizada, el 56 FG honró la contribución de *Hub* Zemke al dedicarle el P-47M-1 44-21175 (un submodelo del Thunderbolt que realmente él nunca tuvo la oportunidad de pilotar en combate) y lo exhibió junto con otros aviones aliados vencedores de la guerra en una demostración que se celebró en París cerca de la Torre Eiffel.





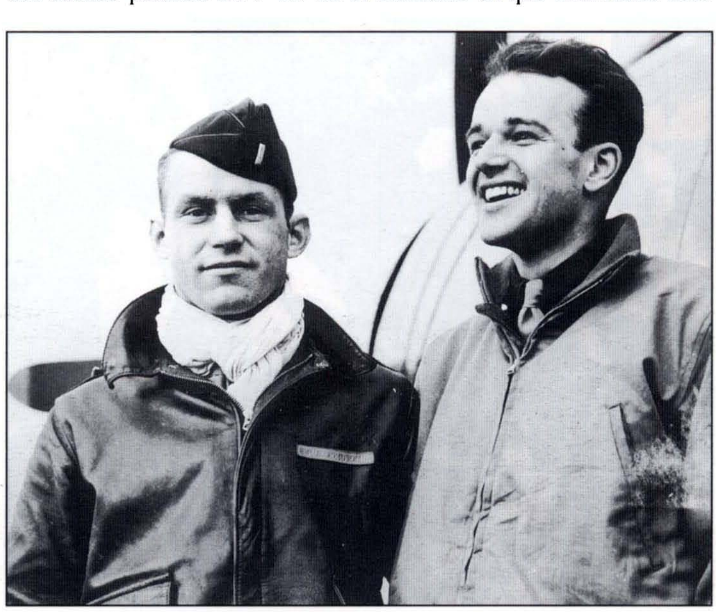
Se puede ver al Lt Col Francis *Gabby* Gabreski, mejor as del VIII Mando de Caza, con su uniforme completo después de regresar de su estancia en un campo alemán de prisioneros de guerra.

Con el telón de fondo de la abrumadora superioridad aérea estadounidense, y con unos 1.300 bombarderos cuatrimotores volando en el espacio aéreo enemigo con cielos despejados, la misión del 10 de abril supuso un esfuerzo máximo por parte del Wolfpack. Este grupo envió 62 P-47, siendo la mayoría, si no todos, modelos M, que habían recibido un nuevo periodo de vida gracias a las modificaciones en el motor. Fue un día memorable en términos de ataques de castigo con éxito ya que numerosos pilotos disfrutaron de un "día de maniobras". Los escuadrones de Thunderbolt derribaron una amplia gama de aviones, incluyendo una combinación de Ju 88/Bf 109 Mistel que cayó víctima del Lt Dennis Carroll, que con toda legitimidad reclamó una doble victoria terrestre.

Fue durante el trayecto de regreso cuando se le reconoció un Me 262 al Lt Walter J. Sharbo, quien, con una buena ventaja de altura, se lanzó en picado sobre el inadvertido Me 262 y abrió fuego desde 550 metros. El piloto alemán lanzó la cúpula y el avión cayó al lago Muritz desde una altura de unos 1.500 pies. Este combate, que resultó ser la última ocasión en la que un avión a reacción alemán cayó ante un P-47 de la 8ª Fuerza Aérea, elevó el total final de derribos aéreos de esta misión (redondeando los tres medios compartidos) a 6,5.

Otra amplia misión de castigo tres días después le supuso al Wolfpack hasta 95-0-81 sobre el terreno en Eggebeck, en Dinamarca. Era el segundo aniversario de este grupo en el teatro de operaciones y con cifras como éstas no era sorprendente que varios pilotos se convirtieran en ases "sobre el terreno" en un solo ataque. El Lt Randell Murphy, del 63 FS, se convirtió realmente en doble as con diez destruidos, mientras que a su compañero de escuadrón, Lt Vernon Smith, se le reconocieron seis.

A su regreso a la base los pilotos informaron que era como "disparar a los peces en un barril"; sus presas fueron sobre todo Bf 110, Ju 88 y He 111, aunque también estaban presentes la mayoría de los cazas monoplazas de primera línea y, consiguientemente, también fueron atacados cuando pasaban los P-47. En el momento en que finalmente cesó



Bud Mahurin y Bob Johnson durante una distendida entrevista para la prensa. Este último piloto se tomó estas obligaciones con bastante seriedad y viajó por Estados Unidos dando conferencias para colaborar aún más en la guerra.

la carnicería, el Wolfpack sobrepasó la marca de los 1.000 aviones enemigos derribados.

Incluso al final, la habitual amenaza de la artillería antiaérea reclamó un P-47 cerca de Huhldorf el 16 de abril; su piloto, Capt Edward Appel, del 62 FS, murió; fue el último piloto de los P-47 de la 8ª Fuerza Aérea en ser derribado durante la II Guerra Mundial.

En lo que resultó ser su última misión de la guerra, el 56 FG envió 39 aviones del 62 FS y del 63 FS como grupo A, mandado por el Maj Williamson, y el 61 FS contribuyó con 18 como grupo B, mandado por el Maj Joseph Perry.

El Wolfpack, que básicamente realizaba una operación Ramrod para los B-24, llevó a cabo realmente una patrulla de caza libre independiente cuando se ordenó a los Liberator que dieran la vuelta debido a la situación climatológica. Por debajo de la capa de nubes que había frustrado a los bombarderos, los P-47 barrieron el territorio enemigo desde Linz hasta Inglestadt sin encontrar ningún avión alemán. Sus órdenes les prohibían cualquier ataque terrestre para evitar bajas entre las tropas propias, lo cual cerraba cualquier posibilidad a los Thunderbolt merodeadores. No había nada que hacer excepto volar de regreso a Boxted y descargar las cintas de alimentación. Para el grupo con los P-47 con mayor tiempo de servicio en el TOE la guerra se había terminado.



Muchos de los jefes del Alto Mando de la USAAF se interesaron por saber cómo eran los combates aéreos en Europa, y Bob Johnson no tuvo ningún problema en describir sus numerosos enfrentamientos. En este caso, le explica al Brig Gen Jesse Auton (CO del Ala de Caza 65) y al Brig Gen Francis Griswold (Jefe de la Plana Mayor del VIII Mando de Caza) una maniobra típica en el lenguaje de manos aún más típico de los pilotos de caza.

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

El 56 FG, dotado de algunos de los primeros cazas de fabricación estadounidense que utilizó la USAAF en Europa, pasó a formar parte de la 8ª Fuerza Aérea en Gran Bretaña a finales de 1942 para asumir las funciones de escolta de la cada vez mayor fuerza de bombarderos B-17 de esta Fuerza Aérea. Los enfrentamientos iniciales con los cazas alemanes no fueron muy esperanzadores ya que los P-47 eran fácilmente superados en manejabilidad en cotas bajas y medias y el rendimiento de su motor era bastante mediocre; también se criticó el corto radio de acción del aparato. Sin embargo, la llegada de los primeros P-47C a mediados de 1943, con depósitos de combustible exteriores, solucionó el problema del escaso radio de acción de combate de este avión. Según fue evolucionando la táctica de combate, los pilotos aprendieron la mejor forma de pilotar los Thunderbolt para contrarrestar a los cazas de la Luftwaffe, más ágiles, y ases del calibre de *Hub* Zemke y *Gabby* Gabreski comenzaron a engrosar sus registros. Fabricado para soportar los daños y firme como una roca, el Thunderbolt fue rápidamente capaz de algo más que defenderse. La llegada del P-47D definitivo a finales de 1943 fue seguida poco después del Thunderbolt *bubbletop*, que se convirtió por entonces en el modelo preferido gracias a su mayor visibilidad por la parte trasera.



